

649

13

LES

CHEMINS DE FER

ALGÉRIENS

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

Année 1913

LES
CHEMINS DE FER
ALGÉRIENS

THÈSE POUR LE DOCTORAT
ÈS SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES

Présentée et soutenue publiquement, le 27 Mai 1913, à Paris

PAR

Maurice Antoine BERNARD

Président du Jury	M. PERREAU.
Suffragants	MM. LESEUR.
	ALLIX.

ALGER
ADOLPHE JOURDAN, ÉDITEUR
PLACE DU GOUVERNEMENT

1913

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les Thèses : Ces opinions doivent être considérées comme propres aux auteurs de ces Thèses.

HE
3429
A6B4

PRÉFACE

Notre ambition en rédigeant cette étude n'a pas été d'écrire un traité complet des chemins de fer de l'Algérie. Nous avons systématiquement laissé de côté tout ce qui se rapporte aux réseaux d'intérêt local. De même, nous ne nous sommes pas occupés de la construction, de l'entretien des lignes dont les difficultés relèvent plus particulièrement de la science de l'ingénieur.

Sous le titre — peut-être un peu trop général — de cette modeste contribution à l'histoire économique de notre pays d'origine, nous nous sommes bornés à étudier la constitution, le régime financier et les systèmes d'exploitation des réseaux ferrés algériens.

Le chemin de fer est le meilleur instrument, pour ne pas dire l'instrument nécessaire de la prospérité d'une colonie et ceci est plus vrai en Algérie que partout ailleurs puisque, dans ce pays dépourvu de cours d'eau, les seuls moyens de transport dont on dispose sont la route et la voie ferrée.

Or la route est insuffisante. Le camionnage grève de frais excessifs les produits agricoles qui constituent la principale richesse de l'Algérie. Le chemin de fer reste donc le seul agent de colonisation et de progrès. Il est, suivant l'expression imagée de Burdeau, comme un fleuve qui « charrie sur ses berges colons et capitaux ».

Mais que de difficultés devront surmonter ceux que la volonté impériale détermine à se charger de la construction de nos premières voies ferrées !

Une *Société des Chemins de fer Algériens*, bien qu'ayant à sa tête des financiers jouissant d'un incontestable crédit, échoue lamentablement. La Compagnie Paris-Lyon-Méditer-

rance prend, non sans quelque hésitation, la suite des affaires de cette société. Mais les mécomptes éprouvés par elle dans la construction de la ligne de Philippeville à Constantine ne l'encouragent guère à poursuivre l'exécution du programme tracé par le décret de classement de 1857. Désormais l'Algérie, lorsque plus tard, le gouvernement de la République voudra la doter du réseau de chemin de fer indispensable à son développement économique, sera condamnée à la multiplicité des réseaux ; cinq compagnies se partageront des lignes dont la longueur totale n'égale pas l'étendue du plus petit réseau métropolitain.

On ne se contentera pas de multiplier les concessions : chaque ligne, et, parfois même, chaque tronçon de ligne sera l'objet d'une convention spéciale, avec un régime financier particulier : Exploitation à dépenses réelles, exploitation forfaitaire, avec fixation d'un minimum, exploitation à dépenses réelles jusqu'à un certain chiffre et à dépenses forfaitaires au delà : Nous assisterons ainsi à la brillante floraison d'une infinité de systèmes qui offrent un vaste champ d'études et des exemples à ne pas imiter.

De la multiplicité et de l'enchevêtrement des réseaux naîtront des difficultés sans nombre qui rendront singulièrement malaisés les transports, compliqueront les tarifs, les maintiendront à un taux élevé et entraveront le développement du pays.

C'est que pour déterminer les capitalistes à tenter ce que beaucoup d'entre eux considéraient comme une aventure, il avait fallu les garantir contre tous risques de pertes. Nous verrons quels singuliers résultats produisit le système que l'on adopta pour rendre cette garantie effective.

Il conduisit les compagnies à construire dans les conditions les plus économiques possibles, à donner plutôt l'illusion d'une exploitation des lignes qui leur avaient été concédées qu'à les exploiter réellement.

Après s'être montrée impuissante à réformer un régime qui soulevait d'unanimes réclamations et qui imposait au bud-

get des charges écrasantes, l'Administration métropolitaine s'est décidée, en 1904, à confier à l'Algérie la gestion de son réseau de voies ferrées.

Grâce à l'autorité que lui donnait cette loi de décentralisation dont il avait été auprès du gouvernement l'habile négociateur et qu'il avait éloquemment défendue devant les Chambres, grâce à une situation personnelle qui le mettait à l'abri des attaques que son esprit réformateur devait lui susciter, le gouverneur, M. Jonnart, a pu briser les résistances qui avaient jusque là triomphé des Ministres éphémères et des commissions annuelles du budget. Il a pu remédier aux abus les plus criants, réaliser les abaissements de tarifs qui — pour employer l'expression d'un homme ayant suivi de près l'œuvre accomplie en Algérie par l'éminent représentant du Pas-de-Calais — « devaient ouvrir les écluses rouillées qui retar-« daient de tous côtés la circulation des produits (1). »

Pour les réseaux rachetés la réforme est désormais accomplie ; elle est désormais à l'abri des atteintes que les intérêts coalisés peuvent essayer de lui porter ; néanmoins l'œuvre entreprise par M. Jonnart n'est pas achevée : De graves et difficiles problèmes restent à résoudre.

Le plan que nous avons suivi nous a paru s'imposer par la nature même du sujet traité : il fallait d'abord exposer l'établissement des compagnies qui exploitaient à l'origine ou qui exploitent encore les réseaux algériens. Or, si pour la partie purement historique de notre travail l'ordre chronologique était tout indiqué, il nous a semblé, lorsqu'il a fallu pénétrer plus avant dans l'étude de la constitution des compagnies que le cadre de cette étude nous était nécessairement tracé par les deux actes qui forment la charte de chaque compagnie : la convention qui règle ses rapports *financiers* avec l'autorité concédante et le cahier des charges qui détermine ses *obligations* envers l'Etat et envers le public.

(1) Raymond Aynard, *L'œuvre française en Algérie.*

Passant en revue les conventions algériennes et les cahiers des charges qui y sont annexés, nous avons signalé dans une première partie les critiques faites aux stipulations de ces contrats et les vices du régime des chemins de fer algériens.

Les difficultés rencontrées par les administrateurs qui avaient essayé de corriger ce que ce régime a de défectueux, nous ont conduit à exposer, dans une deuxième partie, la législation spéciale à l'Algérie en ce qui touche aux voies ferrées et les réformes que cette législation a permis de réaliser.

Enfin, dans une troisième partie nous exposons les résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Algérie depuis le début et nous nous efforçons de tirer de l'expérience faite de l'autre côté de la Méditerranée, dans un pays de colonisation, les leçons qu'elle nous paraît comporter.

Certes ce plan a de graves défauts : l'ordre suivi dans la répartition des matières traitées ne paraît pas très rationnel. Il eût été sans doute préférable de grouper, dans des chapitres successifs les questions de même ordre ; de traiter, par exemple, le régime financier de façon à épuiser le sujet et à n'avoir pas à y revenir. Mais on pourrait craindre, qu'à moins de tomber dans de perpétuelles redites, on ne perdît ainsi en clarté ce que l'on gagnerait en logique. Comment, en effet, exposer les réformes dont le régime financier est susceptible sans parler auparavant des tarifs auquel ce régime est intimement lié et comment exposer la réforme des tarifs si l'on n'a pas parlé de la loi de 1904 qui l'a rendue possible? Dans une matière aussi complexe il ne nous a pas été possible d'éviter cet enchevêtrement des questions.

Nous ne nous dissimulons donc pas les imperfections de notre œuvre : Si, néanmoins, en montrant le chemin parcouru depuis plus de quarante années, nous avons pu jeter quelque clarté sur ces questions souvent obscures d'exploitation de chemins de fer, si nous avons pu montrer avec une suffisante et convaincante netteté quelle était la route à suivre et quelles étaient les erreurs à éviter, nous aurons atteint notre but et nous

aurons accompli la tâche que nous nous proposions en écrivant cette étude.

Cette tâche a été rendue facile par les travaux de ceux qui nous ont précédés. Il y aurait eu d'ailleurs de notre part quelque outrecuidance à porter un jugement purement personnel sur le régime des chemins de fer algériens.

On ne s'étonnera donc pas des nombreuses citations que nous avons faites ; nous avons tenu ainsi à laisser la parole, toutes les fois que cela nous a été possible, aux hommes politiques et aux administrateurs qui ont si souvent signalé, avec l'autorité qui nous fait défaut, les vices de ce régime.

PREMIÈRE PARTIE

Constitution des Réseaux

CHAPITRE Ier

Historique des Concessions Algériennes de Chemins de fer

I. — DE L'ORIGINE A 1870

Les Romains avaient établi dans le Nord de l'Afrique un vaste réseau de routes dont la principale unissait Carthage à Tanger ; d'autres voies de communication partaient de la mer pour aller rejoindre la grande artère, reliant ainsi entre elles toutes les villes et les rattachant aux postes militaires de l'intérieur.

Au moment de la conquête française, il ne restait guère que des vestiges de l'œuvre accomplie en Afrique par les Romains et les routes avaient été remplacées par des sentiers étroits qui suffisaient aux besoins des indigènes et où ne passaient que des cavaliers, des piétons ou des bêtes de somme. A quelques rares exceptions près, les cours d'eau étaient traversés à gué.

Le premier soin de l'administration militaire, afin d'assurer d'une façon efficace et durable la paisible possession du pays, fut de sillonner l'Algérie de nombreuses voies de communication qui lui apparaissaient comme un des moyens les plus puissants de dominer, civiliser et coloniser le pays.

Mais on s'aperçut rapidement que dès qu'on s'éloignait du littoral, les frais de transport par route étaient trop élevés et que l'exportation de ce qui excédait les besoins de la consommation locale était souvent impossible. Les céréales, les produits agricoles de toutes sortes qui sont encore le principal élément de la richesse de l'Algérie rencontrent sur les marchés métropolitains la concurrence de produits similaires venus de contrées plus favorisées. C'est ainsi qu'en 1868, au moment où se poursuivait la grande « *Enquête sur la situation et les besoins de l'Agriculture en Algérie* », les prix de transport d'Aumale à Alger (123 kilomètres), ne descendaient pas au-dessous de 40 francs la tonne et atteignaient parfois 80 francs. Aussi à une époque où l'on commençait à peine à soupçonner le rôle considérable que les chemins de fer étaient appelés à jouer en France, on avait compris, en Algérie, l'influence qu'ils auraient nécessairement sur le développement d'un pays neuf qui devait tirer de la Métropole tous les produits manufacturés dont il avait besoin, et exporter, en échange, l'excédent de sa production.

Propositions diverses pour la création de chemins de fer. — Dès 1844, avant même que la pacification de l'Algérie ne fût complètement assurée, M. de Redon proposait d'établir un chemin de fer d'Alger à Blida. Plus tard, MM. Lacroix, appuyés par un groupe de capitalistes anglais et allemands; MM. Gladstone, Hankey, Hope de Londres ; MM. Erlanger, Goldschmidt, de Haber et Koenigwarter, de Francfort, avaient présenté un projet de chemin de fer de Stora et Philippeville à Constantine auquel ils avaient joint un projet de port à Stora. Ce chemin de fer devait être prolongé ultérieurement jusqu'à Sétif d'un côté et Batna de l'autre.

M. Goubé s'était occupé de diverses lignes aboutissant à Oran, l'une partant de l'Hillil et de Mostaganem ; l'autre de Tlemcen. Comme MM. Lacroix, il demandait une garantie d'intérêt de 5 % et des concessions de terre.

Enfin, en 1854 MM. Warnier, Ranc, Delavigne, Mac-Car-

thy et Serpolet demandèrent la concession d'un réseau complet qui comprenait : une ligne d'Alger à Oran — une ligne d'Alger à Constantine se détachant de la précédente à Amoura — une ligne de Constantine à Bône avec embranchement sur Philippeville par Jemmapes et St-Charles — une ligne isolée de Tlemcen à Mascara par Sidi-bel-Abbès et des embranchements sur Mostaganem, Ténès et Bougie.

Ce dernier projet offre cette particularité qu'il constitue, pour ainsi dire, le programme de ce qui n'a été réalisé que bien longtemps après.

Entre temps, de nombreuses demandes en concession avaient été formulées ; nous n'avons cité que celles qui paraissent avoir eu une influence déterminante sur les décisions du gouvernement.

Ce n'est pas que le gouvernement se désintéressât de la question. Il avait chargé le général de Chabaud Latour, commandant supérieur du Génie, d'examiner les projets de MM. Warnier et consorts.

Opinion du général de Chabaud Latour. — Le choix était des plus heureux ; avec une très claire compréhension des besoins du pays, le général de Chabaud Latour se rendit bien vite compte de la nécessité d'établir, le plus tôt possible, en Algérie, un réseau de chemins de fer.

« Une nécessité de l'installation de la colonisation est l'ouverture préalable de bonnes voies de communication qui permettent aux colons d'exporter leurs produits vers le littoral. Avant l'exécution de ces ouvrages, on ne doit pas, selon nous, encourager de grandes émigrations de cultivateurs de la Mère patrie vers l'Algérie : ils y épuiseraient leurs ressources, sans pouvoir les reconstituer par une vente convenable de leurs récoltes ».

Mais d'après quel plan d'ensemble ces voies de communication devaient-elles être établies?

« Il faut, disait le général, qu'elles soient perpendiculaires

au littoral et reliées entre elles par un certain nombre de voies transversales. »

« L'exploitation de nos possessions d'Afrique comporte des transports de marchandises lourdes, pour lesquelles la voie de mer est préférable aux voies de terre comme étant beaucoup moins coûteuse. Nous sommes d'avis, en conséquence, que le réseau des communications intérieures doit être organisé de manière à éviter autant que possible de longs parcours aux produits pour arriver aux différents ports de la Colonie. »

« La configuration générale du sol et le petit nombre de ports en partie préparés par la nature forment un obstacle à l'établissement de nombreuses voies entre la mer et l'intérieur des terres. Les plaines de l'Algérie, ainsi que les montagnes qui les séparent de la mer, sont généralement à peu près parallèles au littoral ; quelques trouées seulement existent de loin en loin, dans les chaînes de montagnes. L'organisation générale de la viabilité se trouve indiquée par les dispositions du sol algérien. On doit établir des communications dans celles de ces trouées qui peuvent aboutir à des points d'embarquement, et il faut relier, dans l'intérieur des terres, ces premières voies par des lignes qui longeront les plaines. Les lignes des plaines auront, en outre, l'avantage d'assurer, entre les différents points de l'Algérie, les relations souvent interrompues par les mauvais temps qui rendent impossibles les déchargements aux ports secondaires. »

« Les chemins de fer ont, sur les autres voies de communication, l'avantage de réduire le prix des transports et de les rendre plus rapides ; ils doivent donc être préférés aux simples routes. La dépense qu'ils occasionneront ne sera pas sans compensation. L'Etat sera couvert dans l'avenir de ses sacrifices par l'impôt et par la réduction qu'il pourra apporter dans l'effectif des troupes en Algérie qui, si elle était de 12.000 hommes, suffirait à elle seule pour produire dans les charges du Trésor une diminution annuelle d'une douzaine de millions, chiffre équivalent à l'intérêt au 4 % de la somme de 300 mil-

lions à laquelle nous évaluons l'établissement des lignes d'Alger à Oran et à Constantine, avec embranchement sur le littoral (1). »

Les évaluations reproduites par le général de Chabaud Latour dans l'étude préalable ne pouvaient être fixées d'une façon définitive que par une étude d'ensemble. Il proposa, en conséquence, de faire une sorte d'avant-projet déterminant le tracé des lignes à exécuter. Le Gouverneur (Randon) appuya cette proposition et, contrairement à l'avis du Ministre de la Guerre qui insistait pour que la ligne d'Alger à Blida fût immédiatement exécutée, les études qui devaient aboutir au décret de classement de 1857 furent entreprises.

Demande de concession J. de Rotschild. — Pendant que ces études se poursuivaient, de nouveaux demandeurs en concession s'étaient mis sur les rangs et notamment M. James de Rotschild qui se déclarait prêt à accepter la concession du réseau entier des chemins de fer algériens dans le système de la loi du 11 juin 1842, c'est-à-dire à la condition que l'État ferait exécuter lui-même les terrassements et les ouvrages d'art, et ne laisserait au concessionnaire que la voie à poser. Ces propositions avaient frappé l'Empereur à qui elles avaient été directement remises. Après une étude personnelle de la question il émit l'avis suivant :

« Les chemins de fer algériens me semblent devoir être faits dans d'autres conditions que les chemins de fer français. Car si d'un côté, dans ma conviction profonde, les chemins de fer sont un des instruments les plus efficaces de civilisation pour l'Algérie, de l'autre, le pays n'est pas assez avancé pour faire espérer dès aujourd'hui aux compagnies, *un bénéfice raisonnable.* »

En conséquence l'Empereur se prononçait pour l'exécution d'une grande ligne parallèle partant de Tlemcen et aboutis-

---

(1) Cité par Hamel, « *Les chemins de fer algériens* », pages 14 et suivantes.

sant à Philippeville en passant par Oran, Alger et Constantine, et d'une autre ligne perpendiculaire à la mer qui se dirigerait vers le Sud, sur Laghouat par exemple.

Il voulait « que l'armée se chargeât de tous les terrassements et de tous les travaux d'art, et lorsqu'ils seraient achevés, on examinerait si l'État doit faire poser les rails et exploiter les lignes, ou s'il serait plus avantageux de livrer l'entreprise à l'industrie particulière. »

L'idée de faire exécuter les chemins de fer algériens par la main d'œuvre militaire fut vivement combattue par le maréchal Randon, Gouverneur de l'Algérie. Une Commission que le Ministre de la Guerre chargea de se mettre en rapport avec les demandeurs en concession, de les admettre à faire connaître leurs prétentions dernières, émit l'avis :

1° Que la construction par l'État serait onéreuse pour lui, puisqu'elle l'obligerait à emprunter une somme égale au montant de la dépense à faire ;

2° Qu'elle le laisserait exposé à tous les mécomptes qui sont attachés à l'exécution de grands travaux dans un pays où tout est à créer ;

3° Qu'elle le conduirait à employer la main d'œuvre des troupes, alors qu'il y a le plus grand intérêt à appeler en Algérie les ouvriers civils qui finiront par s'y fixer.

Ces raisons se retrouvent dans l'avis d'une autre commission constituée au commencement de l'année 1859 par le prince Napoléon, alors Ministre de l'Algérie et des Colonies. Elles furent reproduites dans le rapport fait au Corps législatif, au cours de la session de 1860, par le comte Le Hon au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'établissement d'un chemin de fer en Algérie et elles déterminèrent l'adoption du système des concessions.

Ferait-on une seule ou plusieurs concessions? Le Ministre de la Guerre ne voulait à aucun prix d'une compagnie unique ; il se déclarait partisan des petites compagnies dont on pourrait, en les opposant les unes aux autres, obtenir des condi-

tions meilleures. Le général de Chabaud Latour combattit ces vues étroites :

« Il serait assez naturel, disait-il, que de petites compagnies qui n'offrent d'établir des voies ferrées que sur des têtes de lignes, où elles sont certaines d'obtenir de 8 à 10 % de leur capital, se montrassent moins exigeantes que des compagnies qui se chargeraient de l'ensemble du réseau, par conséquent des parties les moins fécondes en même temps que des plus productives.......... Mais si l'on traitait avec ces petites compagnies, l'une se chargeant du chemin de fer d'Alger à Blida, l'autre de celui d'Oran à St-Denis-du-Sig, il faudrait pour étendre le bienfait des voies ferrées de Blida à la vallée du Chelif, de St-Denis-du-Sig à Orléansville, de Ténès à Orléansville, que l'État attendît le jour où ces fractions de lignes pourraient présenter un trafic donnant des résultats équivalents à 5 % des capitaux que leur exécution nécessiterait, ou bien, qu'il se décidât à des sacrifices de garantie d'intérêt considérables. Pendant ce temps là, peut-être, les actionnaires des têtes de ligne toucheraient 10 à 12 % de leur argent ; et les nouveaux efforts que ferait l'État pour prolonger les voies ferrées accroîtraient chaque jour leurs revenus. Qui sait même si l'on pourrait trouver des compagnies pour des parties isolées qui offriraient peu de chances aléatoires et peu d'attrait, qui n'auraient de débouchés que par l'intermédiaire des compagnies voisines? Il faudrait peut-être que l'État se résignât à ne pas faire continuer son œuvre, ou à n'y pourvoir qu'en dépassant le taux de garantie d'intérêt qu'il aurait accordé pour les têtes de lignes. »

Le général de Chabaud Latour proposait, en conséquence, de concéder tout le réseau à deux compagnies seulement tout en gardant ses préférences pour une seule concession.

« Nous ne comprendrions pas, disait-il, que l'on concédât l'exécution du chemin de fer de Stora à Constantine, la perle du réseau de l'Est, à une compagnie qui ne prendrait pas l'engagement d'exécuter, avec garantie d'intérêt, et sur des

ordres successifs de l'Etat, tout le réseau de l'Est jusqu'au point où il devra se souder au réseau de l'Ouest. Eh bien ! le jour où deux grandes compagnies, l'une à l'Est, l'autre à l'Ouest, seront constituées, je crois que leur intérêt, que l'intérêt de l'Etat demanderont qu'elles se réunissent. Unité d'administration et de rapports avec l'Etat ; association plus puissante et, partant, plus féconde de capitaux ; diminution de frais généraux ; vues d'ensemble pour l'émigration des ouvriers, pour les études du réseau d'un bout à l'autre de l'Algérie, pour l'organisation des ateliers..., telle est l'énumération de quelques-uns des grands avantages que présenterait cette réunion ».

La Commission constituée en 1859 par le Ministre de l'Algérie et des Colonies, émit un avis analogue (1). Lorsqu'en 1860, le Corps législatif fut à son tour appelé à se prononcer sur la question, la Commission chargée d'examiner le projet de loi proposa la concession à une seule compagnie.

Si optimiste que fût le Ministre de la Guerre, en ce qui touche aux recettes que pouvaient donner les chemins de fer projetés, on ne pouvait songer à trouver une compagnie qui se chargeât de la construction et de l'exploitation des chemins de fer algériens à ses risques et périls. Or, les Ministres des Finances et des Travaux Publics semblaient se préoccuper surtout du développement du réseau métropolitain.

Dans un rapport qu'il adressait à l'Empereur vers la fin de l'année 1856 et où il exposait le programme des voies ferrées à exécuter par les compagnies françaises pendant l'année 1857, M. Rouher, ministre des Travaux publics, parlait des chemins de fer déjà concédés, de ceux qu'il y aurait lieu de concéder dans le Nord, le Dauphiné et sur la frontière des Pyrénées, mais il ne disait pas un mot des chemins de fer de l'Algérie. Or, l'opinion publique algérienne réclamait avec la plus vive insistance que les voies ferrées, si souvent promises, fussent enfin exécutées. Pour lui faire attendre avec plus de patience le commencement des travaux, le Ministre de la Guerre, Maréchal

(1) L. Hamel, *loc. cit.*, pages 68 et suivantes.

Vaillant, jugea le moment venu de faire adopter par l'Empereur le programme d'ensemble établi par le général de Chabaud-Latour ; et, sans qu'une enquête ait été ouverte en Algérie, il faisait paraître au *Moniteur* du 9 avril 1857, un rapport dont nous extrayons les passages suivants :

« Sire,

» Votre Majesté a pensé que le moment est venu de doter l'Algérie de chemins de fer, afin de donner satisfaction aux intérêts agricoles déjà créés, et d'en hâter le développement progressif.....

» Le réseau se composerait :

» 1° D'une grande ligne parallèle à la mer, reliant les chefs-lieux des trois provinces et desservant les principales localités, à l'Est entre Alger et Constantine, et à l'Ouest entre Alger et Oran, avec embranchement sur Tlemcen, par Sidi-bel-Abbès ;

» 2° De lignes partant des principaux ports et aboutissant à cette grande artère, de manière à mettre en communication Bône et Philippeville avec Constantine, Bougie avec Sétif, Ténès avec Orléansville, Mostaganem et Arzew avec Relizane.

» Les diverses parties dont ce projet se compose seraient exécutées au fur et à mesure que les besoins de la colonisation en feraient connaître l'opportunité.

» Il paraît résulter d'études statistiques faites avec soin que, parmi les parcours d'Algérie, il en est trois principaux, un par province, sur lesquels les transports en marchandises et en voyageurs suffisent, dès ce moment, pour assurer aux voies ferrées des éléments de vie et de succès. Ces parcours sont ceux qui se trouvent : 1° Entre Alger, Blida et Amoura, desservant les grande marchés arabes de la plaine du Chélif ; 2° entre Constantine et Philippeville, transit commercial le plus fréquenté aujourd'hui ; 3° enfin, entre Oran et Saint-Denis-du-Sig, section qui sert à l'écoulement des riches produits des plaines du Sig, du Tlélat et de l'Eghris.

» Ces trois lignes pourraient être concédées à des compagnies particulières, aux conditions qui seraient ultérieurement déterminées.

» En dehors de ces trois premières lignes, et conformément à la pensée émise par votre Majesté, une partie de l'armée, lorsque le Gouverneur général jugerait devoir lui donner cette destination, serait employée à faire des travaux de terrassements des grandes sections se rattachant aux lignes concédées et préparerait ainsi l'exécution ultérieure du système général des voies ferrées en Algérie ».

Un décret du 8 avril 1857 sanctionna ces propositions.

Ainsi que le fait remarquer M. Hamel, à qui nous empruntons ces renseignements, ce classement n'était au fond qu'une promesse. Pour donner satisfaction à l'opinion publique qui demandait des actes, le Gouvernement crut devoir faire commencer, dès 1858, les travaux du chemin de fer d'Alger à Blida dans les conditions indiquées par l'Empereur, c'est-à-dire à l'aide de la main d'œuvre militaire. 1.500.000 francs fournis par le budget de l'Etat et 600.000 francs par la caisse de l'ancien budget local et municipal furent ainsi dépensés. Quand fut faite, en 1860, la concession à la *Compagnie des chemins de fer algériens*, la plus grande partie des terrassements et des ouvrages d'art était achevé sur la section comprise entre la gare actuelle de l'Agha et Boufarik ; la seule œuvre de cette compagnie éphémère fut l'achèvement des travaux jusqu'à Blida et l'ouverture à l'exploitation de la ligne d'Alger à Blida à partir du 8 juillet 1862.

Pendant ce temps, les études du réseau algérien tel qu'il avait été déterminé par le décret du 8 avril 1857, la discussion des conditions auxquelles pourrait être subordonnée la concession de ce réseau, se poursuivaient activement. Ces études aboutirent à la loi du 20 juin 1860 qui détermina les conditions financières de la concession des lignes d'Alger à Blida, d'Oran à Saint-Denis-du-Sig et de la mer à Constantine. Enfin un décret du 11 juillet 1860 approuva la concession de ces lignes

faite par le Ministre de l'Algérie et des Colonies à MM. Rostand (Albert) des Messageries impériales, administrateur de la Société générale du Crédit industriel et commercial, administrateur des docks de Marseille ; Gautier (Jules), banquier, administrateur des chemins de fer du Dauphiné ; le comte Branicki, administrateur du chemin de fer d'Orléans et de la Société de Crédit industriel ; Lacroix (Eugène), architecte ; William Gladstone, administrateur des chemins de fer d'Orléans et de la Société de Crédit industriel, et H. T. Hope, membre du Parlement Britannique, banquier à Londres et à Amsterdam, fondateurs et administrateurs de la *Compagnie des chemins de fer algériens*.

Bien qu'une subvention de 6.000.000 et une garantie d'intérêt de 5 % pour un capital de 55.000.000 lui eussent été accordées, la compagnie des chemins de fer algériens ne put pas remplir ses engagements (1).

Les propositions qu'elle crut devoir faire pour remédier à cette situation (garantie d'intérêt supplémentaire, modification des conditions techniques d'établissement, etc.) ne furent pas acceptées et le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, Rouher, émit nettement l'avis qu'« il était absolument nécessaire d'en venir à une fusion des chemins de fer algériens dans une autre compagnie qui ne peut être autre

---

(1) La Compagnie des chemins de fer Algériens avait traité avec un entrepreneur général, Sir Morton Peto, pour la construction à forfait des lignes qui lui avaient été concédées. Cet entrepreneur s'engageait à prendre toutes les actions de la Société des chemins de fer Algériens qui n'auraient pas été souscrites. Malheureusement, la souscription ouverte par la Société Générale ne réussit pas : sur les 110.000 actions à souscrire, 33.000 seulement furent placées et le reste, soit 77.000 actions resta à la charge de Sir Morton Peto. La crainte des complications que pouvait produire en Orient l'expédition de Syrie paralysa le marché de Londres sur lequel on comptait. On fit remarquer d'ailleurs que la garantie de 5 % ne s'appliquait qu'à un chiffre forfaitaire déterminé d'avance (55.000.000) et que si cette dépense était dépassée, le surplus ne serait pas garanti et tomberait à la charge des actionnaires ; enfin que la garantie jouerait pendant *de longues années ce qui excluait toute espérance d'un revenu supérieur à* 5 % (Mémoire de la Compagnie au Gouverneur général, 4 juillet 1861).

que celle de la Méditerranée » (Note pour le Maréchal gouverneur, 24 avril 1862). Les circonstances étaient favorables ; le Gouvernement négociait en ce moment avec la compagnie P.-L.-M. Il obtint d'elle qu'elle se chargeât, sans grand enthousiasme d'ailleurs, du réseau algérien au prix de certaines concessions qu'il lui fît dans la métropole (1).

La substitution de la Compagnie de la Méditerranée à la compagnie des chemins de fer algériens fut réalisée par un traité qui porte la date du 31 mars 1863. Par ce traité, la compagnie des chemins de fer algériens cédait à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée la concession des chemins de fer algériens et tout ce qui constituait son actif social. Pour prix de cette cession, il était délivré aux actionnaires des chemins de fer algériens, en échange de cent dix mille actions qui formaient le fonds social de la compagnie et à raison de cinq douzièmes d'obligations par chaque action libérée de 125 francs, 45,833 obligations et un tiers, de 500 fr. chacune portant un intérêt annuel de 15 francs.

Le 1er mai 1863, le maréchal Randon approuvait ce traité ; il faisait en même temps avec la Compagnie de la Méditerranée une convention nouvelle concédant à cette compagnie, outre la ligne de la mer à Constantine, la ligne d'Alger à Oran par Blida et Saint-Denis-du-Sig qui était substituée aux deux tronçons d'Alger à Blida et de Saint-Denis-du-Sig à Oran.

---

(1) La Compagnie du Midi demandait à cette époque la concession d'une ligne littorale de Cette à Marseille : Cette demande, à laquelle la Compagnie de la Méditerranée faisait une très vive opposition, ne fut pas accueillie.

D'ailleurs ceux qui dirigeaient alors la Compagnie P.-L.-M., devançant leur époque, semblent avoir eu la claire notion des bénéfices que le réseau métropolitain de cette Compagnie retirerait un jour des lignes algériennes : « A défaut de profits directs, disait le rapport aux actionnaires du 26 mai 1863, l'achèvement du réseau algérien ne peut manquer de nous procurer certains avantages indirects inhérents à la situation qui nous est particulière. En effet, notre réseau français dessert la portion de territoire qui fait face à l'Algérie. Tout ce qui, de France, se dirige sur l'Algérie, tout ce qui en arrive, doit donc emprunter nos chemins de fer et ajouter à leur trafic. A ce point de vue, personne n'est plus intéressé que nous à la création et au développement des voies ferrées en Algérie. »

Traité et convention furent approuvés par un décret du 11 juin 1863 et, en ce qui concerne les clauses financières de ces conventions, par une loi portant la même date.

II. — PÉRIODE POSTÉRIEURE A 1870

Nous nous sommes étendus sur cette période de l'histoire des chemins de fer algériens parce qu'elle montre les difficultés que rencontrèrent, lorsqu'il s'agit d'établir nos premières voies ferrées, les administrateurs éminents à qui le Gouvernement impérial avait confié les destinées de l'Algérie. L'échec de l'appel fait en 1860 aux capitaux anglais pour une affaire que la garantie d'intérêt mettait à l'abri des risques de perte, montre également ce qu'il faut penser de cette opinion que les anglais auraient su, bien mieux que nous, tirer parti de nos possessions africaines.

Ouverture de la ligne Alger-Oran (1er mai 1871). — La Compagnie de la Méditerranée s'était engagée à construire les lignes de la mer à Constantine, d'Alger à Oran dans un délai de dix années.

La première de ces lignes a été livrée à l'exploitation le 1er septembre 1870. Différentes sections de la ligne d'Alger à Oran furent ouvertes en 1868 et en 1869 ; la ligne entière est exploitée depuis le 1er mai 1871.

De 1863 à 1874 aucune nouvelle concession de chemin de fer ne fut accordée en Algérie et si un décret du 29 avril 1874 concéda à la Compagnie Franco-Algérienne un chemin de fer d'Arzew à Saïda avec prolongement éventuel sur Géryville, cette concession d'une ligne, en quelque sorte industrielle, fut faite sans subvention ni garantie d'intérêts, mais avec privilège exclusif de l'exploitation de l'alfa sur 300.000 hectares des Hauts-Plateaux Oranais.

Cette ligne (qui est à voie de 1m 05) a été ouverte le 28 septembre 1879.

Cependant, on ne pouvait pas condamner indéfiniment l'Algérie à attendre du pouvoir central, absorbé par les multiples préoccupations qui l'assaillaient alors, la réalisation du programme tracé par le décret de classement du 8 avril 1857. D'autre part, le développement de notre colonie africaine qui devait faire, après 1871, de si rapides progrès, avait pour condition nécessaire l'établissement des voies de communication depuis si longtemps promises.

On songea à ce moment à tourner la difficulté en concédant, à titre de chemin de fer d'intérêt local, les lignes dont la construction était le plus vivement désirée par l'opinion publique. Mais comme la loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer secondaires ne s'appliquait pas à l'Algérie, un décret du 7 mai 1874 la rendit applicable. Le même jour furent approuvées, par décret, les conventions passées les 13 septembre 1872 et 4 mars 1874 entre le département de Constantine et la Société des Batignolles pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Bône à Guelma (88 kilomètres) qui fut ouvert en 1877.

Mais si les départements algériens pouvaient prendre éventuellement à leur charge les excédents de dépenses de lignes assurées d'avoir à brève échéance un trafic de quelque importance, il ne pouvait pas être question de leur imposer les charges considérables qui devaient résulter de la construction et de l'exploitation de lignes, n'ayant — tout au moins au début — qu'un intérêt stratégique ou politique. Aussi, au commencement de 1877, le général Chanzy, gouverneur général de l'Algérie, avait conclu, avec la Société des Batignolles, remplacée depuis par la Compagnie de Bône à Guelma et prolongements, une convention en vue de la concession avec garantie d'intérêt des deux lignes de Duvivier à Souk-Ahras et à Sidi-el-Hemessi et de Guelma à Kroub, qui ont formé plus tard une section du grand central de Tlemcen à Tunis.

La loi du 26 mars 1877 qui a déclaré l'utilité publique des travaux de ces deux lignes incorpora la ligne de Bône à Guelma dans le réseau d'intérêt général.

La ligne de Guelma à Kroub a été ouverte le 29 juin 1879 et celle de Duvivier à Souk-Ahras le 30 juin 1881.

Le décret du 7 mai 1874 reçut le même jour son application dans le département d'Oran par une convention passée par le département avec MM. Seignette et Cie, remplacés, depuis, par la Compagnie de l'Ouest-Algérien, pour la concession, avec garantie, du chemin de fer d'intérêt local de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès (51 kilomètres) qui, déclaré d'utilité publique par décret du 30 novembre 1874, fut ouvert le 3 mai 1877.

En 1875, le Gouverneur général Chanzy passa, avec M. Joret (26 juillet 1875), une convention pour la concession, avec garantie d'intérêt, d'une ligne de Constantine à Sétif.

L'utilité publique fut déclarée par la loi du 15 décembre 1875 et l'ouverture eut lieu le 20 mai 1879.

De son côté, le département d'Alger passait également, avec M. Joret, deux conventions (31 août 1877) approuvées par décrets des 20 décembre 1877 et 3 décembre 1878 pour la concession des lignes de Maison-Carrée à l'Alma et à Ménerville (43 kilomètres).

Ces lignes ont été ouvertes le 5 août 1879 et le 25 septembre 1881.

Telle était la situation des concessions et des constructions de chemins de fer en Algérie lorsqu'intervint la loi de classement du 18 juillet 1879.

En 1878, conformément à la politique suivie, dans la Métropole sous l'inspiration de M. de Freycinet, un décret du 12 février chargea une commission régionale de préparer le classement des voies ferrées destinées à compléter le réseau d'intérêt général de l'Algérie.

Ces lignes furent divisées en trois catégories :

1° Lignes stratégiques ;

2° Lignes mettant les principaux ports du littoral en relation avec le réseau intérieur, qui devait aboutir aux frontières de la Tunisie et du Maroc ;

3° Lignes de pénétration vers le Sud.

La loi du 19 juillet 1879 comprit, dans le réseau ainsi constitué, 1747 kilomètres de lignes nouvelles et y incorpora 94 kilomètres de lignes d'intérêt local déjà ouvertes à l'exploitation ou concédées.

Le programme établi par la loi du 18 juillet 1879 a subi dans l'exécution des modifications assez importantes que nous indiquerons en continuant la revue chronologique des concessions, mais pour plus de clarté, nous les diviserons par réseau.

Compagnie de l'Est-Algérien. — En 1879, M. Joret s'était substitué la Compagnie de l'Est-Algérien qui ne comprenait alors que la ligne d'intérêt général de Constantine à Sétif et la ligne d'intérêt local de Maison-Carrée à l'Alma et à Ménerville.

Une convention du 30 juin 1880, entre le Gouverneur général, M. Albert Grévy, et cette compagnie, lui concéda, avec garantie d'intérêt, à titre définitif, les lignes de Sétif à Ménerville et d'El-Guerrah à Batna et, à titre éventuel, diverses lignes qui ont été depuis, à l'exception de deux, l'objet de concessions définitives.

La loi du 2 août 1880, qui a déclaré d'utilité publique les lignes de Sétif à Ménerville et d'El-Guerrah à Batna, a incorporé au réseau d'intérêt général la ligne d'intérêt local de Maison-Carrée à l'Alma et à Ménerville.

Entre Sétif et Ménerville (254 kilomètres), la dernière section a été ouverte le 3 novembre 1886 et la ligne d'El-Guerrah à Batna (80 kilomètres) a été livrée le 1er novembre 1882.

Entre Alger et Maison-Carrée les trains de l'Est-Algérien circulent sur une section de la ligne d'Alger à Oran construite et exploitée par la Compagnie P.-L.-M. De même, un traité a été passé avec cette dernière Compagnie pour l'usage des installations de la gare de Constantine.

Au nombre des concessions éventuelles faites par la loi du 2 août 1880 à la Compagnie de l'Est-Algérien, figurait la ligne de Ménerville à Tizi-Ouzou (53 kilomètres) dont elle a

reçu la concession définitive par la convention du 23 décembre 1882, approuvée par une loi du 23 août 1883 ; l'ouverture a eu lieu, par sections, de 1886 à 1888 (27 mai).

Depuis lors, cette compagnie est devenue concessionnaire des trois embranchements ci-après :

Batna à Biskra (121 kilomètres), (convention du 5 juin 1883, approuvée par une loi du 21 juillet 1884).

Ligne ouverte le 1er juillet 1888.

Beni-Mansour à Bougie (88 kilomètres), (convention du 9 juin 1883, approuvée par une loi du 21 mai 1884).

Ligne ouverte le 24 mars 1889.

Les Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda (93 kilomètres). (Convention du 20 juin 1885, approuvée par une loi du 7 août 1885).

Ligne ouverte le 11 juillet 1889.

Par une convention approuvée par le Conseil général le 12 octobre 1895 et remaniée en 1899, le département de Constantine a confié à la Compagnie de l'Est-Algérien la construction et l'exploitation de la ligne d'intérêt local d'Aïn-Beïda à Khenchela (54 kilomètres). Cette ligne est en exploitation depuis le 10 juin 1905.

La consistance du réseau de l'Est-Algérien n'a subi aucune modification depuis cette époque jusqu'au rachat de ce réseau par l'État. Ce rachat autorisé par décret du 25 août 1907 est devenu effectif par la reprise du réseau par l'État qui a eu lieu le 12 mai 1908.

Compagnie de l'Ouest-Algérien. — Dans le département d'Oran, l'exécution du programme de 1879 a compris d'abord :

La concession à la Compagnie de l'Ouest-Algérien, de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Magenta et à Ras-el-Mâ et l'incorporation, au réseau d'intérêt général, de la ligne d'intérêt local de Ste-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, ouverte en 1877. (Convention du 8 mai 1881, approuvée par la loi du 22 août 1881).

La dernière section de cette ligne a été ouverte le 1er août 1885.

Peu après, est intervenue la concession définitive de la ligne de La Sénia à Aïn-Témouchent. (Convention du 10 décembre 1881, approuvée par la loi du 5 août 1882).

Les trains de cette ligne partent d'Oran et aboutissent à Oran ; l'usage des gares de La Sénia et d'Oran et la circulation des trains sur la section de La Sénia et Oran ont été réglés par un traité passé entre les compagnies de la Méditerranée et de l'Ouest-Algérien.

Les différentes sections de cette ligne ont été ouvertes de 1884 à 1885 (la dernière, le 7 septembre 1885).

L'embranchement de Tabia à Tlemcen (64 kilomètres) substitué à la ligne d'Aïn-Témouchent à Tlemcen par une convention du 16 mai 1885, approuvée par une loi du 16 juillet 1885, a été ouvert le 9 août 1890.

Enfin, un chemin de fer de Tlemcen à Lalla-Mar'nia et à la frontière marocaine (Zoudj-el-Br'al) a été déclaré d'utilité publique et concédé à la Compagnie de l'Ouest-Algérien par une loi du 29 décembre 1903, à titre stratégique. Conformément à l'art. 2 de cette loi, une loi spéciale doit fixer la contribution de l'Algérie aux charges à provenir pour l'État de la convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien pour l'exploitation de cette ligne (1).

Ce chemin de fer est livré à la circulation depuis le 21 avril 1910.

Dans le département d'Alger, la Compagnie de l'Ouest-Algérien est concessionnaire de la ligne de Blida à Berrouaghia (83 kilomètres). (Convention du 16 avril 1886, approuvée par une loi du 31 juillet 1886). Cette ligne qui a été ouverte de 1891 à 1892 (4 septembre), doit être prolongée jusqu'à Djelfa au moyen des fonds de l'emprunt réalisé par l'Algérie pour l'exécution de son réseau complémentaire de chemins de fer. Une première section de la ligne (Berrouaghia à Boghari, 42 kilomètres) construite par l'État a été ouverte le 15 juillet 1912.

(1) Voir la note de la page 164.

Un traité a été passé, le 27 novembre 1909, avec la Compagnie de l'Ouest-Algérien pour l'exploitation de cette section.

L'exploitation est faite à dépenses réelles pour le compte de l'Algérie. Un fonds de réserve de l'exploitation — qui ne doit pas dépasser 6.000 francs par kilomètre — est constitué par un prélèvement sur les recettes d'exploitation ; ce fonds de réserve peut être employé comme fonds de roulement. Le gouverneur peut, en outre, autoriser le prélèvement sur le fonds de réserve de tout ou partie des dépenses de grosses réparations, de renouvellement de la voie et du matériel, d'imprévus et d'accidents de toute nature.

Ce traité d'exploitation est fait pour cinq ans. Il se continue par tacite reconduction s'il n'a pas été dénoncé auparavant par l'une ou l'autre des parties contractantes.

Compagnie Franco-Algérienne. — Les extensions du réseau de la Compagnie Franco-Algérienne prévues par la loi de classement de 1879, comprenaient les lignes de Mostaganem à Tiaret et de Tizi à Mascara ; mais, en 1881, à la suite de mouvements insurrectionnels qui s'étaient produits dans le sud du département, le Ministre de la Guerre a présenté un projet de loi pour prolonger la ligne d'Arzew à Saïda (171 kilomètres), jusqu'au Kreider et à Méchéria.

Cette loi fut promulguée le 8 août 1881 ; et la ligne qui, au mois de juin 1881, s'arrêtait à Kralfallah (à 43 kilomètres de Saïda), atteignit le Kreider à la fin de 1881 et Méchéria en 1882 ; mais la section de Kralfallah à Modzbah (24 kilomètres), n'a été ouverte aux voyageurs qu'en 1883, et celle de Modzbah à Méchéria (114 kilomètres), qu'en 1885 (29 juillet).

Cette ligne a été concédée à la Compagnie Franco-Algérienne par une convention du 23 mai 1885, approuvée par une loi du 25 juillet 1885.

Cette compagnie avait reçu antérieurement la concession des lignes de :

Tizi à Mascara (12 kilomètres), (convention du 12 juillet 1883, approuvée par une loi du 3 juillet 1884).

Ligne ouverte le 20 novembre 1886.

Mostaganem à Tiaret (197 kilomètres) (1), (convention du 15 mai 1884, approuvée par une loi du 15 avril 1885).

Ligne dont la dernière section a été ouverte le 25 février 1889.

Enfin la ligne d'Arzew à Méchéria fut prolongée jusqu'à Aïn-Sefra (102 kilomètres) à la suite d'une convention du 15 avril 1886, approuvée par une loi du 31 juillet 1886 ; l'ouverture eut lieu en 1887.

En 1892, il ne restait plus aucune ligne du réseau d'intérêt général en construction, en Algérie. Mais une loi du 25 janvier 1892 a déclaré d'utilité publique l'établissement d'une ligne de chemin de fer d'Aïn-Sefra à Djenien-bou-Rezg (84 kilomètres) qui a été prolongée, d'abord jusqu'à Duveyrier (Ez-Zoubia) (34 kilomètres) puis, par sections successives jusqu'à Colomb-Béchar (139 kilomètres).

Cette ligne, non concédée, a été exécutée sur les fonds annuellement votés par le Parlement et fut livrée à l'exploitation de 1901 à 1906.

En 1888 la Compagnie Franco-Algérienne, hors d'état d'exploiter elle-même, afferma pour cinq ans son réseau à la Compagnie de l'Ouest-Algérien. Peu de temps après, elle dut déposer son bilan. Tombée en faillite, elle ne subsista que par un concordat homologué par un jugement du tribunal de la Seine le 28 avril 1890.

Entre temps, les événements du Sud-Oranais obligeaient l'État à poursuivre dans le sud du département d'Oran l'exécution du chemin de fer stratégique d'Aïn-Sefra à Duveyrier.

La Compagnie Franco-Algérienne aurait pu seule se charger de l'exécution de ce prolongement ; sa situation ne permettant pas de traiter avec elle, le Gouvernement se décida à

(1) Non compris l'embranchement de la gare au port (5 kilomètres).

racheter son réseau. Cette opération a été autorisée par une loi du 12 décembre 1900.

Un décret du 21 décembre 1900 pourvut provisoirement à l'exploitation du réseau racheté. Plus tard, un décret du 24 mars 1905, pris en exécution de l'art. 6 de la loi du 23 juillet 1904 chargea l'Administration des chemins de fer de l'État, à Paris, de la direction de l'exploitation des lignes de l'ancienne Compagnie Franco-Algérienne. Enfin un décret du 27 septembre 1912 a organisé, à Alger, une administration autonome des chemins de fer algériens de l'État.

Pour rattacher le réseau de la Compagnie Franco-Algérienne à Oran, le Conseil général avait concédé, par une convention du 14 février 1898, à titre de ligne d'intérêt local, une ligne d'Oran à Arzew. Cette ligne, qui était exploitée par la Compagnie Franco-Algérienne, fut également exploitée, après le rachat, par la nouvelle administration. Elle fut elle-même rachetée, en vertu d'une loi du 17 mars 1908, au prix de 2.265.758 francs et incorporée dans le réseau oranais de l'État.

Jusqu'en 1908, l'ancien réseau de la Compagnie Franco-Algérienne était composé de deux lignes isolées perpendiculaires à la mer : celle d'Arzew à Colomb-Béchar et celle de Mostaganem à Tiaret. Le département d'Oran chargea l'Administration des chemins de fer de l'État de construire, à titre de chemin de fer d'intérêt local, une ligne allant de la Macta à Mostaganem et destinée à réaliser la jonction entre les deux lignes et à établir des relations directes entre Mostaganem et Oran. L'incorporation de cette ligne au réseau d'intérêt général est votée en principe et sa réalisation est subordonnée à l'accomplissement de certaines formalités administratives.

Compagnie de Bône a Guelma et prolongements. — Nous avons vu que, par une convention du 11 janvier 1877, approuvée par la loi du 26 mars suivant, la Compagnie des Batignolles — au lieu et place de qui se substitua la Compagnie Bône-Guelma — avait obtenu la concession, comme lignes d'intérêt général, des lignes de Duvivier à Souk-Ahras, avec prolonge-

ment éventuel sur Sidi-el-Hémessi, et de Guelma à la ligne de Constantine à Sétif aux abords du Kroub ; cette loi a classé, dans le réseau d'intérêt général, la ligne d'intérêt local de Bône à Guelma (1).

La convention du 11 janvier 1877, comportait la concession éventuelle de la ligne de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi (frontière tunisienne (2).

Une convention du 9 janvier 1882 a rendu cette concession définitive et l'utilité publique a été déclarée par une loi du 20 avril 1882.

L'ouverture de cette section (53 kilomètres) a eu lieu le 29 septembre 1884.

L'année suivante, une convention du 23 mai 1885, approuvée par une loi du 28 juillet 1885, a concédé à la même Compagnie l'embranchement de Souk-Ahras à Tébessa (128 kilomètres) livré le 27 mai 1888.

La situation financière du réseau Bône-Guelma ne permettant pas à la Compagnie de faire face aux dépenses exigées par l'accroissement du trafic des matières pondéreuses, notamment des phosphates dans la région de Tébessa, cette Compagnie a demandé la révision de ses contrats. Mais l'accord n'ayant pu s'établir sur les conditions de cette révision, le Gouverneur général a proposé aux Délégations financières, dans la session de mai-juin 1910, de racheter ce réseau. Depuis cette époque, la question est pendante devant le Conseil d'Etat.

---

(1) Une convention du 23 mai a stipulé que « toutes les fois que les recettes nettes de l'une des lignes concédées à la Compagnie, calculées ainsi qu'il est dit aux conventions passées entre elle et le gouvernement français, dépasseront le revenu net annuel garanti, l'excédent servira d'abord à parfaire le revenu net garanti pour les autres lignes par l'Etat ». Malgré les termes formels de cette convention, la Compagnie soutient que les produits nets réalisés sur la section de Bône à Guelma lui reviennent. La Commission de vérification des Comptes n'ayant pas admis cette prétention, la Compagnie s'est pourvue devant le Conseil d'Etat contre la décision qui a été prise conformément à l'avis de cette Commission.

(2) Cette ligne se continue jusqu'à Tunis, par la ligne de la Medjerda, construite en Tunisie par la même Compagnie Bône-Guelma.

Chemin de fer des mines du Mokta-el-Hadid. — Un arrêté du 12 juin 1863 pris par le maréchal Pélissier, gouverneur de l'Algérie, avait autorisé la Société qui exploitait les mines de Mokta-el-Hadid à établir un chemin de fer industriel entre les mines et le port de Bône. Ce chemin de fer a été ouvert au service public le 12 février 1885. Il ne bénéficie d'aucune garantie d'intérêt. Le département de Constantine a concédé à cette même Compagnie, le 21 décembre 1895, une ligne d'intérêt local d'Aïn-Mokra à Saint-Charles, station de la ligne de Philippeville à Constantine par Jemmapes (66 kilomètres).

Pour résumer plus clairement ce qui précède et pour servir de conclusion à cet historique de l'établissement des lignes et de la constitution des réseaux, nous donnons ci-après un tableau indiquant, au 31 décembre 1912, l'état des lignes en exploitation et la composition des réseaux. Nous les avons groupés par administration dans l'ordre adopté par les statistiques du Ministère des Travaux publics. Dans les chapitres que nous consacrerons à l'étude des rapports financiers des Compagnies avec l'Etat, à la tarification et aux rapports de ces compagnies avec le public, nous exposerons les raisons qui ont amené l'Administration supérieure à substituer pour certains de ces réseaux, l'exploitation en régie à l'exploitation par les concessionnaires primitifs.

I. — Réseaux de l'Etat

LIGNES	CONVENTION	LOI OU DÉCRET	LONGUEUR exploitée au 31 décemb. 1912	DATE de l'ouverture à l'exploitation
			kilom.	
A) Réseau racheté de la Cie Franco-Algérienne (1)				
Arzew à Saïda	20 déc. 1873	Déc. 29 avr. 1874	171	1879
Saïda à Modzbah	Id.	Id.	67	1881
Modzbah à Méchéria..	23 mai 1885	Loi 28 juil. 1885	114	1881-1882
Méchéria à Aïn-Sefra.	15 avril 1886	— 31 juil. 1886	102	1887
Aïn-Sefra à Djenien-Bou-Rezg..........		— 25 jan. 1892	84	1901
Djenien-bou-Rezg à Colomb-Béchar.....		Lois 7 juil. 1900 et 25 fév. 1901	173	1901-1906
Oran à Damesme.....		— 9 avril 1898	43	1900
Tizi à Mascara	12 juill. 1883	— 3 juill. 1884	12	1886
Mostaganem à Tiaret.	15 mai 1884	— 15 avril 1885	(2) 197	1888-1889
		Total	963	
B) Réseau racheté de la Cie de l'Est-Algérien (3)				
Mais.-Carrée à l'Alma.	31 août 1877	Déc. 20 déc. 1877	28	1879
L'Alma à Ménerville..	Id.	Déc. 3 déc. 1878	15	1881
Ménerville à Sétif....	30 juin 1880	Loi 2 août 1880	254	1882-1886
Sétif à Constantine...	26 juill. 1875	— 15 déc. 1875	155	1879
Ménerville à Tizi-Ouzou	23 déc. 1882	— 23 août 1883	53	1886-1888
El-Guerrah à Batna...	30 juin 1880	— 2 août 1880	80	1882
Batna à Biskra.......	5 juin 1883	— 21 juill. 1884	121	1886-1888
Bougie à B.-Mansour.	9 juin 1883	— 21 mai 1884	88	1888-1889
Ouled-Rahmoun à Aïn Beïda.............	20 juin 1885	— 7 août 1885	93	1889
		Total	887	

(1) Réseau à voie étroite (1 m. 05).

(2) Non compris l'embranchement de Mostaganem au Port (5 kilom.).

(3) Réseau à voie normale (1 m. 44), à l'exception de la ligne à voie étroite (1 m.), des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda.

II. — Réseaux concédés

LIGNES	CONVENTION	LOI OU DÉCRET	LONGUEUR exploitée au 31 décemb. 1912	DATE de l'ouverture à l'exploitation
			kilom.	
Paris-Lyon-Méditerranée				
Philippeville à Constantine	1er mai 1863	Loi et décret 11 juin 1863	87	1870
Alger à Oran	Id.	Id.	(1)421	1862-1871
		Total	508	
Ouest-Algérien				
Tlélat à S.-bel-Abbès.	7 mai 1874	Déc. 30 nov. 1874	51	1877
Bel-Abbès à Ras-el-Mâ	8 mai 1881	Loi 22 août 1881	100	1883-1885
Tabia à Tlemcen	16 mai 1885	— 16 juil. 1885	64	1887-1890
La Sénia à Témouchent	10 déc. 1881	— 5 août 1882	70	1884-1885
Blida à Bérouaghia (2).	16 avril 1886	— 31 juil. 1886	83	1891-1892
Tlemcen à Lalla-Marnia et la fr. du Maroc (3)	3 déc. 1903	— 29 déc. 1903	69	1907-1910
Berrouag. à Boghari (4)	27 nov. 1909	— 26 févr. 1910	41	1912
		Total	478	
Bône-Guelma et Prolongements				
Bône à Guelma	13 septemb. 1872, 4 mars 1874, 7 et 23 déc. 1875	Déc. 7 mai 1874 et 8 mars 1876	88	1876-1877
Guelma à Kroub	11 janvier 8 mars 1877	Loi 26 mars 1877	115	1878-1879
Duvivier à Souk-Ahras	Id.	Id.	52	1881
Souk-Ahras à Sidi-el-Hémessi	9 janv. 1882	— 20 avril 1882	53	1884
S.-Ahras à Tébessa (5)	23 mai 1885	— 28 juill. 1885	128	1888
		Total	436	
Mokta-el-Hadid				
Bône à Aïn-Mokra (5).		Arr. 12 juin 1863	33	1864
Total général			3 305	

(1) Non compris l'embranchement d'Oran à la Marine (5 kilom.).

A l'exception des sections d'Alger à Maison-Carrée (11 kil.) dont la voie a été doublée en 1893 et d'Oran à la Sénia, doublée en 1909, tous les chemins de fer de l'Algérie sont encore à voie unique.

(2) Ligne à voie étroite (1 m. 05).

(3) Ligne stratégique concédée directement, sans que l'Algérie ait eu à intervenir, par le Ministère des Travaux publics.

(4) Ligne construite par l'Etat et exploitée par la Cie de l'Ouest-Algérien.

(5) Voie étroite (1 m.).

Le tableau qui précède montre qu'aucune concession de chemin de fer n'a été faite, en Algérie, postérieurement au 31 juillet 1886 et, qu'à l'exception des lignes stratégiques de Djenien-bou-Rezg à Colomb-Béchar et de Tlemcen à la frontière marocaine, aucune ligne nouvelle n'a été entreprise jusqu'au jour où, après que la gestion de ses lignes lui fut remise par la loi du 23 juillet 1904, l'Algérie a pu se mettre en situation de regagner le temps perdu et d'établir un nouveau programme de travaux de chemins de fer (1907-1909).

Au moment où se discutait à la Chambre la loi du 19 décembre 1900 qui a créé le budget spécial et donné à l'Algérie la personnalité civile, M. Berthelot, rapporteur du projet de loi, constatait que la situation ainsi faite à l'Algérie était intolérable :

« On ne construit plus de chemins de fer. Et c'est au moment où, de toutes parts, se manifeste l'urgence du développement des voies ferrées : De 1880 à 1900, la Russie a porté son réseau de 29.292 à 58.978 kilomètres ; la Suède a construit 2.200 kilomètres de 1890 à 1898 ; l'Espagne, de 1888 à 1899, en a ouvert 3.500 ; la petite Serbie, avec un budget civil bien inférieur à celui de l'Algérie, vient de mettre en construction 1.340 kilomètres de nouvelles voies ferrées. Nous ne parlons pas de l'Egypte et des colonies anglaises de l'Afrique australe ; le contraste serait trop pénible. La France même a augmenté son réseau de 4.200 kilomètres entre 1889 et 1898 ; et l'Algérie, pays neuf, où il y a tout à faire, n'a construit que 99 kilomètres, une petite ligne stratégique. Cette interruption absolue des travaux de chemin de fer a porté à l'Algérie un préjudice considérable. Cette situation ne pourrait se prolonger sans compromettre l'avenir de la France africaine ».

On ne construisait plus de chemins de fer en Algérie parce que l'administration métropolitaine, épouvantée des charges qu'imposaient au Trésor les garanties d'intérêt des réseaux existants, s'était montrée impuissante à remédier aux vices de l'exploitation des voies ferrées de l'Algérie et hors d'état d'exé-

cuter jusqu'au bout le programme établi par la loi de classement du 18 juillet 1879.

Établissement d'un réseau complémentaire

La loi du 19 décembre 1900 qui a constitué le budget spécial, et la loi du 23 juillet 1904 qui a confié à l'Algérie l'administration, sous le contrôle du Ministre des Travaux Publics, du réseau de chemins de fer d'intérêt général, ont eu le résultat qu'il était permis d'en attendre. Les assemblées algériennes n'ont pas hésité à voter les ressources nécessaires pour constituer le réseau complémentaire que l'Algérie avait vainement attendu depuis si longtemps.

Le programme de ces lignes nouvelles, dressé en 1907 et en 1909, comporte 1.256 kilomètres de lignes dont l'établissement est évalué à 174 millions environ. Ces lignes sont construites en régie par les ingénieurs de l'État. La dépense de construction est imputée tant sur les recettes ordinaires du budget que sur les fonds d'emprunt.

Le tableau ci-après indique les lignes dont il s'agit ainsi que l'évaluation des dépenses que coûtera leur construction.

DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS KILOM.	ÉVALUATIONS	PRIX D'ÉTABLISSEMENT par kilom.	DATE de la déclaration d'utilité publique
Département d'Oran				
Relizane à Prévost-Paradol.......	81 kil.	10.000.000	117 000	28 mars 1910
Sidi-bel-Abbès à Tizi.	83 »	9.350.000	112.000	8 mars 1910
Tizi à Uzès-le-Duc....	65 »	5.780.000	89.800	8 mars 1910
Beni-Saf à Tlemcen...	67 »	10.900 000	162.450	16 juillet 1908
Département de Constantine				
Aïn-Beïda à Tébessa et à Morsott..	124 kil.	10.400.000	81.250	1er avril 1910
Constantine à Oued-Athménia..........	44 500	6.690.000	150.000	18 mars 1912
Djidjelli à Bizot......	156 500	31.550 000	202.400	18 mars 1912
Philippeville à Guelma et à Gastu.........	105 »	19.000.000 (1)		
Département d'Alger				
Bérouaghia à Djelfa (2)	197 kil.	20.400.000	171.290 83.030	26 févr. 1910
Ténès à Orléansville..	58 »	11.000.000	191.185	1er avril 1910
Bouïra à Aumale.....	47 »	5.100.000	109.120	1er avril 1910
Alger à Blida (voie étroite)............	50 »	9.600.000 (1)		
Affreville à Amoura..	38 »	4.200.000 (1)		
Orléansville à Trumelet	140 »	20.000.000 (1)		
Totaux	1.256 »	173.970.000		

(1) Evaluation provisoire.

(2) Une première section de cette ligne, celle de Bérouaghia à Boghari a été livrée à l'exploitation, le 15 juillet 1912. Elle est exploitée par la Compagnie de l'Ouest-Algérien.

Pour la réalisation de ce programme, une somme de 73.768.200 francs a été prélevée sur les fonds d'emprunt ; une somme de 4.842.500 francs sur l'excédent du fonds de réserve ; 2.795.825 francs ont été inscrits, de 1906 à 1909, au budget ordinaire pour les dépenses de construction de la ligne de Bérouaghia à Boghari.

Le surplus de la dépense devra être couvert tant par les excédents du fonds de réserve que par un nouvel emprunt dont les assemblées délibérantes de l'Algérie ont voté le principe dans la session de juin 1912.

Ligne de Biskra a Tougourt. — Ajoutons, pour être complets, que l'administration des Territoires du Sud fait construire, sur les fonds du budget de ce territoire, une ligne à voie étroite de Biskra à Tougourt (200 kil.)

Les travaux de cette ligne ont été commencés dans le courant de 1910 à la suite du vote de la loi du 4 avril 1910 qui a autorisé la construction de ce chemin de fer.

Constitution des Compagnies. — Capitaux réalisés par elles (1)

Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. — Société anonyme autorisée par décret du 3 juillet 1857 ; formée par la fusion, en une seule société, de la Compagnie de Paris à Lyon et de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, accrue d'une partie des lignes formant la concession de la Compagnie du Grand Central, des lignes de la Compagnie du Dauphiné, etc.

Capital social. — 400 millions divisé en 800.000 actions de 500 francs, produisant 4 % d'intérêt.

Les lignes concédées, en Algérie, à la Compagnie de la Médi-

(1) Les renseignements qui suivent sont extraits de l'*Annuaire des Valeurs*, publié par la Chambre syndicale des agents de change de Paris.

terranée font l'objet d'une comptabilité distincte de celles des lignes de la Métropole. Mais la Compagnie s'est procuré la plus grande partie des capitaux qu'elle a employés à la construction des lignes algériennes par des émissions d'obligations (470.924), confondues avec les obligations-fusion, émises pour les besoins de son réseau métropolitain.

Voici quel a été le cours moyen des obligations depuis 1865 :

1865........	299	1890........	434
1870........	322	1895........	474
1875........	307	1900........	450
1880........	388	1905........	462
1885........	379	1910........	435

Ouest-Algérien. — Société anonyme constituée le 10 novembre 1881. Statuts déposés à Me Lavoignat, notaire à Paris. (Transformation de l'ancienne Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien, constituée en 1876 et mise en liquidation.)

Capital social. — Fixé à l'origine à 8 millions de francs, divisé en 16.000 actions de 500 francs, émises au pair, entièrement libérées et au porteur sur lesquelles 7.000 ont été souscrites en espèces et 9.000 ont été attribuées à la liquidation de l'ancienne société de l'Ouest-Algérien en représentation partielle de ses apports à la Société nouvelle. Le capital social a été porté en juin 1883, à 11 millions par la création de 6.000 actions nouvelles émises au pair ; il a été élevé à 17 millions, par la création de 12.000 actions nouvelles, mises en vente en septembre 1886, au prix de 525 francs (dont 500 fr. applicables au capital et 25 francs à titre de prime). Le capital social actuel est donc représenté par 34.000 actions de 500 francs, remboursables à 600 francs.

Conseil d'administration. — Composé de cinq à douze membres nommés pour trois ans et devant posséder chacun 40 actions.

Assemblée générale. — Composée des actionnaires possédant au moins 10 actions. Chaque membre de l'assemblée a droit

à une voix par 10 actions, sans pouvoir avoir plus de deux cents voix.

La Compagnie de l'Ouest-Algérien a employé, en 1904 et 1905, une réserve de 2.400.000 francs à l'amortissement anticipé de 4.000 actions. Elle a pu ainsi, ajouter à l'intérêt (25 fr.) des actions, un dividende de 3 fr. 75. Le nombre des actions amorties est, au 31 décembre 1911, de 6.733.

Obligations. — La Compagnie a émis, jusqu'au 31 décembre 1910, 240.990 obligations de 500 francs, 3 %.

I. — Emprunt de 3.500.200 francs représenté par 16.280 obligations remboursables à 500 francs, émises à 265 francs, le 28 février 1877, pour le compte de la première société de l'Ouest-Algérien.

II. — 21.160 obligations ont été émises, en souscription publique, au prix de 330 francs par la Société Générale et le Crédit Lyonnais, le 7 octobre 1884.

III. — 58.687, au prix de 335 francs, par la Société Générale et le Crédit Algérien, le 28 juillet 1885.

IV. — 52.173, au prix de 355 francs, par la Société Générale et le Crédit Algérien, et 2.942, cédées au Crédit Algérien au prix de 366 fr. 25, le 29 janvier 1887.

V. — 1.537 obligations ont été émises en vertu d'une décision ministérielle du 3 avril 1892 et cédées au Crédit Algérien, au prix de 400 francs l'une.

VI. — 33.728 obligations ont été émises, à 427 fr. 50, par le Crédit Algérien, le 5 mars 1893, pour la conversion ou le remboursement d'anciennes obligations 4 %, émises en 1882.

VII. — 830 obligations créées en vertu d'une décision ministérielle du 29 mai 1893, ont été vendues à 422 francs.

VIII. — 2.555 (décision ministérielle du 8 avril 1895), vendues par la Société, au prix de 453 fr. 50.

IX. — 35.826, créées en vertu d'une autorisation du Gouverneur de l'Algérie du 13 août 1906, cédées au Crédit-Algérien et à la Société Générale, à 423 fr. 80.

X. — 11.908 ont été créées en vertu d'une autorisation ministérielle du 31 août 1908. Placées par le Crédit Algérien et la Société Génégale, elles ont produit 4.999.871 francs.

XI. — 3.364, créées en vertu d'une autorisation ministérielle du 28 septembre 1910. Placées par le Crédit Algérien. Somme produite : 1.399.844 francs.

17.288 de ces obligations étaient amorties au 1er mars 1911.

Cours moyen	Actions	Obligations	Cours moyen	Actions	Obligations
1880...	»	338	1900...	620	434
1885...	508	346	1905...	641	452
1890...	588	415	1910...	646	428
1895...	608	456			

Bône-Guelma et prolongements. — Société anonyme formée par statuts déposés à Me Ducloux, notaire à Paris, le 24 mars 1875 ; définitivement constituée, le 2 avril 1875.

Capital social. — Fixé primitivement à 12 millions de francs divisé en 24.000 actions de 500 francs au porteur, entièrement libérées, émises au pair (jusqu'à concurrence de 23.000, par le Comptoir d'Escompte, en avril 1875), il a été porté à 30 millions par la création, en 1877, de 36.000 actions nouvelles au porteur libérées de 250 francs, sur lesquelles 18.000 ont été souscrites au pair par la Banque de Paris et des Pays-Bas et 18.000 par la Société des Batignolles. Ces actions sont remboursables à 600 francs de 1878 à 1968.

Le Conseil d'administration est composé de neuf à seize membres nommés pour six ans, et qui doivent être propriétaires chacun de 40 actions inaliénables pendant la durée de leurs fonctions.

L'Assemblée générale annuelle est composée de tout proprié-

(1) La statistique du Ministère des Travaux publics (voir le tableau ci-après), affecte le produit de 43.907 actions et de 272.497 obligations au réseau algérien de la compagnie.

taire de 5 actions. Cinq actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de 50 voix.

L'intérêt annuel servi aux actionnaires est de 29 fr. 60 par action. Une somme de 0 fr. 40 par action est affectée à l'amortissement de toutes les actions pendant la durée de la société. Les actions amorties sont remplacées par des actions de jouissance qui étaient au nombre de 3.047 à la fin de 1910.

Sur le surplus des bénéfices nets, il est prélevé annuellement : 5 % pour la réserve légale ; 5 % pour les administrateurs.

Obligations. — La Compagnie s'est procuré par des émissions d'obligations, le complément de ressources nécessaire pour la construction tant du réseau algérien, que de l'ancien réseau tunisien.

I. — Emprunt de 60 millions représenté par 240.000 obligations de 500 francs, cédées par la Compagnie au prix de 250 francs à la Banque de Paris et des Pays-Bas en vertu d'un contrat du 31 mars 1877. Ces obligations ont été émises dans le public le 31 juillet 1877, au prix de 306 fr. 25.

II. — Emprunt pour la construction de la ligne de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi : 78.177 obligations remboursables à 500 francs, émises en 1883 et 1884.

III. — Emprunt pour la construction de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa : 45.441 obligations émises en août 1885.

IV. — Emprunt pour l'achèvement de la construction de la ligne de Souk-Ahras à Sidi-El-Hemessi et pour l'ancien réseau tunisien : 12.489 obligations dont l'émission fut autorisée par décision ministérielle du 18 mars 1887.

V. — Emprunt applicable à la ligne de Souk-Ahras à Tébessa : 2.562 obligations émises au commencement de 1889.

Nous n'avons pas à nous occuper des émissions ultérieures qui ont fourni notamment les capitaux nécessaires au rachat du réseau de la Compagnie Rubattino à Tunis (7.500.000 fr.).

Le tableau ci-après donne le cours moyen des actions et obligations à différentes époques :

Années	Actions	Obligations	Années	Actions	Obligations
—	—	—	—	—	—
1875...	506	»	1895...	711	466
1880...	620	370	1900...	727	439
1885...	611	354	1905...	717	454
1890...	699	424	1910...	676	431

Est-Algérien. — Bien que par suite du rachat de ses concessions, la Compagnie de l'Est-Algérien n'exploite plus le réseau qui lui avait été concédé, cette compagnie subsiste pour assurer, jusqu'en 1978, le service des intérêts et l'amortissement des capitaux empruntés pour la construction de ce réseau.

Cette société anonyme a été fondée le 26 janvier 1876; le capital social a été progressivement élevé de 10 millions à 25 millions de francs ; il est représenté par 50.000 actions de 500 francs émises au pair.

Conseil d'administration, sept membres au moins.

Tout actionnaire possédant 10 actions a une voix à l'Assemblée générale. Personne ne peut réunir plus de 100 voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire d'actionnaires.

Les actions ont reçu régulièrement un intérêt de 30 francs depuis 1880 sauf de 1891 à 1897 inclus, période où à la suite de la crise de 1890, la Compagnie dut, pour reconstituer ses réserves, réduire cet intérêt à 25 francs en 1891 et à 27 fr. 50 en 1892-1897.

Obligations. — Les obligations émises par la Compagnie de l'Est-Algérien ont fait l'objet de six emprunts :

I. — Emprunt de dix millions autorisé par arrêté ministériel du 22 août 1878 pour la construction de la ligne de Constantine à Sétif : Emission de 34.482 obligations, 3 % remboursables à 50 fr., cédées au prix de 300 fr. à un groupe financier.

II. — Emprunt autorisé par arrêté du 16 juin 1881. Emission (le 29 juin) de 203.500 obligations par la Société générale au prix de 357 fr. 50.

III. — Emprunt de 48.158.787 fr. (décision du 8 juillet 1884) pour la construction des lignes de Sétif-Ménerville, Ménerville-

Tizi-Ouzou, etc. Emission (22 juillet 1884) par la Société générale au prix de 325 fr.

IV. — Emprunt de 38.289.928 francs autorisé le 31 mars 1886 et applicable aux lignes de Batna à Biskra et des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda. Emission de 104.658 obligations placées par la Compagnie à des taux variant de 361 fr. 25 à 375 francs.

V. — Emprunt d'un capital de 4 millions autorisé par décision du 19 juillet 1889 : Emission de 10.700 obligations placées par la Compagnie à 372 fr. 50

VI. — Autorisation d'émettre 12.720 obligations (décision du 3 mars 1890) sur lesquelles 7.790 ont été placées par la Compagnie a des prix variant entre 414 et 420 francs et sont seules admises à la cote officielle.

790 actions et 51.043 obligations étaient amorties au 15 mai 1911.

Ainsi que nous l'exposerons ci-après, en faisant connaître les litiges que le rachat de l'Est-Algérien a fait naître, la Compagnie de l'Est-Algérien a employé une partie de ses réserves, à la veille du rachat, à l'amortissement anticipé de 10.250 obligations.

Cours moyen

Années	Actions	Obligations	Années	Actions	Obligations
1876...	479	»	1895...	615	451
1880...	590	365	1900...	719	433
1885...	591	345	1905...	724	451
1890...	695	415	1910...	701	428

Compagnie Franco-Algérienne. — Fondée le 13 février 1873 au capital de 8 millions élevé à 20 millions en 1874 et à 30 millions en 1881, cette compagnie avait construit le chemin de fer d'Arzew à Saïda sans garantie d'intérêts, mais avec monopole exclusif de l'exploitation de l'alfa sur 300.000 hectares des Hauts-Plateaux du département d'Oran.

Elle fut déclarée en faillite le 21 novembre 1888. Un arrêt

de la Cour de Paris du 16 décembre 1889 transforma la faillite en liquidation judiciaire et le 19 avril 1890, la Compagnie obtenait un concordat et reprenait le cours de son existence légale. Mais malgré l'extraordinaire diversité de ses entreprises (1), elle ne put pas remplir ses engagements. L'Administration fut ainsi amenée à racheter, outre la ligne non garantie, les lignes de Tizi à Mascara, de Mostaganem à Tiaret, de Modzbah à Mécheria, et de Mécheria à Aïn-Sefra, qui lui avaient été concédées par les lois du 3 juillet 1884, 15 avril 1885, 28 juillet 1885 et 31 juillet 1886.

La loi du 9 avril 1903 a ratifié une convention passée entre le ministre des Travaux Publics et le liquidateur de la Compagnie Franco-Algérienne pour le rachat de ces lignes. Par suite l'État s'est chargé de faire, à ses frais, le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations qui jouissent de la garantie de l'État.

Ces obligations — amortissables à partir de l'année qui suivit l'émission jusqu'à la date d'expiration de chaque concession — étaient au début au nombre de 98.044, savoir :

4.640 obligations de 500 francs 3 % émises, suivant décision ministérielle du 30 octobre 1885, pour la construction de l'embranchement de Tizi à Mascara.

65.161 obligations émises, suivant décision ministérielle du 13 juin 1885 par la Compagnie Franco-Algérienne et diverses banques au prix de 330 francs. (Un reliquat de 491 obligations fut émis sur le marché le 15 juillet 1886.)

5.228 obligations dont l'émission fut autorisée le 26 août 1885, le 15 septembre 1886, le 14 décembre 1892, les 16 août

(1) La société — qui était propriétaire des domaines de l'Habra et de la Macta — avait pour objet notamment « la culture de la canne à sucre, du coton, du lin, du china-grass, de la ramie et tous autres textiles, des céréales, de l'*alfa* et de tous autres produits...., la création de tous villages et centres de population...., la création et la construction de chemins de fer, routes et *canaux* en Algérie...., la fabrication de la pâte à papier ou du papier avec l'alfa.... »

et 26 novembre 1895, pour la ligne de Modzbah à Méchéria.

23.015 obligations dont le produit a été employé à la construction de la ligne de Méchéria à Aïn-Sefra (décision ministérielle des 30 septembre et 6 décembre 1886). Emises à 340 francs.

Cours moyens

ACTIONS

1875........	836	1908........	33
1880........	401	1895........	9
1885........	157	1899........	46

Cours moyen des obligations garanties :

1885........	346	1900........	427
1890........	407	1905........	448
1895........	449	1910........	425

Il peut être utile de rapprocher les taux d'émission et les cours des titres émis par les compagnies algériennes de chemins de fer des cours du 3 % perpétuel et du 3 % amortissable aux mêmes époques ;

COURS

ANNÉES	Plus haut		Plus bas	
	3 0/0 perpétuel	3 0/0 amortiss.	3 0/0 perpétuel	3 0/0 amortiss.
1865.....	69 57	»	66 30	»
1870.....	75 10	»	50 80	»
1875.....	66 95	»	61 60	»
1880.....	87 30	89 30	81 10	82 85
1885.....	82 40	84 »	76 20	78 50
1890.....	96 37	97 »	87 40	91 10
1895.....	103 75	102 »	99 60	99 65
1900.....	102 30	100 90	99 15	97 80
1905.....	100 50	100 10	97 70	97 50
1910.....	99 20	99 »	96 45	96 50

CAPITAUX RÉALISÉS POUR LA CONSTRUCTION DES RÉSEAUX ALGERIENS

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	NOMBRE DE TITRES ÉMIS		CAPITAL RÉALISÉ			INTÉRÊTS ET AMORTISSEMENT		
	Actions	Obligations	Actions	Obligations	Total	Actions	Obligations	Total
Réseau racheté de l'ancienne Compagnie Franco-Algérienne (1)	(2) 60.000	(2) 100.000	(2) 30.000.000	(2) 19.720.880	(2) 49.820 880	»	»	(2) 593.609
	»	(3) 98.013	»	31.745.218	31.745.218	»	»	(3) 1 577.895
Réseau racheté de l'ancienne Compagnie de l'Est-Algérien (4)...	50.000	515.210	25.000.000	174.421.106	199.421.106	1.507.300	8.044 385	9.551.685
Compagnie de la Méditerranée (5)........	»	470.924	»	147.352.162	147.352 162	»	7.589.419	7.589.419
Compagnie de l'Ouest-Algérien (6)........	34.000	240.490	17.000.000	87.770.734	104.770.734	870.580	3.936.695	4.807.275
Compagnie Bône-Guelma (Réseau Algérien)	43.907	272.497	21.953.500	74.956.596	96.910.096	1.317.210	4.384.218	5.701.428
Totaux......					630 020.196			29.821.311

(1) Chiffres fournis par la Statistique du Ministère des Travaux Publics (1899).

(2) Actions et Obligations ne jouissant d'aucune garantie d'intérêts. L'annuité de 593.609 est l'annuité de rachat de la ligne non garantie. En vertu du concordat de 1890 les 97.709 obligations non garanties, alors en circulation, étaient réduites à 200 fr. et réparties en deux séries, savoir : A, remboursables à 100 fr. en 82 ans et produisant 2 fr. 50 d'intérêt ; B, remboursables à une époque indéterminée.

(3) Obligations émises pour la construction du réseau garanti et dont l'intérêt et l'amortissement est assuré par une annuité variant de 1.577.895 fr. à 1.605.990 fr. (y compris les frais de service des titres, l'abonnement au timbre, etc.).

(4) Chiffres de la Statistique du Ministère pour 1907, année qui a précédé le rachat.

(5) Situation au 31 décembre 1911 fournie par la Compagnie. L'annuité de 7.589.419 est couverte : 1° Par la subvention de 3.661.031 qu'elle reçoit de l'Etat ; 2° Par la garantie d'intérêts (4.000.000) de la part forfaitaire de la compagnie dans les dépenses de premier établissement. La compagnie a dépensé, en sus des capitaux portés ci-dessus, 20.752.588 fr. de subventions reçues en capital et 9.325.218 fr. provenant de la différence entre la charge réelle des capitaux empruntés et les annuités de subventions et la garantie d'intérêts qu'elle reçoit pour son réseau algérien.

(6) Chiffres extraits du compte-rendu de la Compagnie aux Actionnaires (1912).

DÉPENSES D'ETABLISSEMENT DES RÉSEAUX ALGÉRIENS (1)

RÉSEAUX	LONGUEUR exploitée (Kilomètres)	DÉPENSES (Matériel roulant non compris)	MATÉRIEL roulant	TOTAL par réseau	TOTAL par kilomètre	MONTANT de la garantie ou de l'annuité de rachat
1° PARTICIPATION DES COMPAGNIES						
Réseau racheté de l'ancienne Cie Franco-Algérienne.....	968	(2) 45.234.859	5.000.000	50.234.859	51.897	de 2.171.504 à 2.199.599
Cie de l'Est-Algérien........	887	183.948.146	10.089.742	194.037.888	218.757	9.799.353
Cie de la Méditerranée......	513	74 924.871	19.632.178	94.557.049	184.322	4.000.000
Cie de l'Ouest-Algérien......	437	98 473.020	7.318.421	105.791.441	242.085	(3) 5.092 673
Cie Bône-Guelma..........	436	92.032.641	8.114.467	100.147.108	229.695	5.729.400
			TOTAL...............	544.767.345		

(1) Chiffres de la Statistique du Ministère des Travaux Publics pour 1910.

(2) Prix de rachat de la ligne non garantie d'Arzew à Kralfalla 17.500.000
— — des autres lignes.. 32.734 859
TOTAL 50.234.859
A déduire, matériel roulant................ 5.000.000
45.234.859

(3) Chiffres du compte-rendu aux Actionnaires de la Compagnie pour 1911.

La garantie d'intérêt de la Compagnie P.-L.-M. prend fin le 31 décembre 1946. Pour les autres Compagnies, elle a la même durée que les concessions.

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT DES RÉSEAUX ALGÉRIENS (*Suite*)

RÉSEAUX	LONGUEUR exploitée (Kilomètres)	DÉPENSES (Matériel roulant non compris)	MATÉRIEL roulant	TOTAL par réseau	TOTAL par kilomètre
2° PARTICIPATION DE L'ÉTAT, DES LOCALITÉS, ETC.					
Réseau racheté de l'ancienne Cie Franco-Algérienne	968	(1) 22.989.187			
Prix du rachat de la ligne d'Oran à Arzew	»	(1) 5.623.557 2.620.559	(1) 3.717.227	34.950.530	36.105
Réseau racheté de la Cie de l'Est-Algérien	887	(2) 9 926.422	(2) 7.038.000	16.964.422	19.138
Cie Paris-Lyon-Méditerranée	513	»	»	81.608.800	159.081
			TOTAL	133.523.757	

(1) Dépenses de construction des lignes de Modzbah à Méchéria et d'Aïn-Sefra à Béchar.

(2) Dépenses complémentaires faites depuis le rachat.

CHAPITRE II

Les Conventions algériennes de Chemins de fer

La concession de chemins de fer (1) n'est qu'une application particulière de la concession de Travaux Publics, contrat par lequel un particulier ou une compagnie s'engage à exécuter un certain travail moyennant le droit d'exiger, pendant une période plus ou moins longue, une rétribution des personnes qui utiliseront l'ouvrage.

En France, en ce qui concerne les chemins de fer, la loi du 11 juin 1842, avait en principe confié à l'État l'exécution de l'infrastructure et aux compagnies celle de la superstructure. Mais dès cette époque, les compagnies ont été chargées de la totalité des travaux.

Sauf, ainsi que nous l'avons vu dans l'historique qui précède (page 10) pour la ligne d'Alger à Blida qui a été en partie construite par l'État, c'est ce dernier système qui a été suivi en Algérie pour la construction de l'ancien réseau. Quant au nouveau réseau actuellement en construction, il est en totalité construit par l'État.

On sait que les dispositions relatives à l'établissement et à l'exploitation d'un chemin de fer prennent place dans une convention à laquelle est annexé un cahier de charges. Les clauses de la convention ont trait principalement aux rapports financiers des deux parties. Celles du cahier des charges aux détails techniques de construction et aux rapports de la compagnie avec le public.

---

(1) V. Louis Marlio. *Les voies ferrées*, p. 57 et suivantes.

I. Conditions financières des concessions

Garantie d'intérêt. — A l'exception des lignes d'Arzew à Kralfallah (Compagnie Franco-Algérienne) et de Bône à Aïn-Mokra (Compagnie Mokta-el-Hadid), les concessions des chemins de fer algériens ont toutes été accordées avec garantie d'intérêt.

Dans quelques cas particuliers, l'État ou les localités ont accordé quelques subventions, mais le plus souvent, c'est la compagnie qui a avancé toutes les dépenses de construction, dont l'État s'est engagé à garantir l'intérêt à un taux convenu.

Quant au montant du capital garanti, il a été tantôt forfaitaire, tantôt fixé d'après les dépenses réelles, avec ou sans prime d'économie.

Les sommes à payer aux compagnies à titre de garantie se déterminent par l'un des trois procédés suivants :

1° Lorsque les lignes de la compagnie sont exploitées à dépenses réelles (Compagnie de la Méditerranée), la compagnie prélève sur les recettes brutes le montant des dépenses réellement effectuées, le surplus, qui forme le revenu net, vient en déduction de la somme que l'État doit payer annuellement à titre de garantie d'intérêt du capital de premier établissement. Lorsque ce revenu excède 4 millions, l'excédent est versé au Trésor en remboursement de la dette de la compagnie ;

2° Les frais d'exploitation sont fixés à forfait au moyen de barêmes qui, au-dessus d'un certain minimum, varient suivant la recette.

Dans quelques conventions, on applique le système des insuffisances réelles jusqu'à un certain taux de recettes et le système forfaitaire au delà;

3° Insuffisances réelles, avec constitution d'un fonds de réserve destiné à parer aux imprévisions et alimenté au moyen

des différences que présentent les dépenses réelles par rapport à un barême variant avec la recette.

Ce dernier système est celui des conventions passées avec la Compagnie de l'Ouest-Algérien.

Au début on a paru croire que les recettes brutes couvriraient dans tous les cas le minimum de dépenses stipulé par les barêmes forfaitaires. Mais l'événement ne justifia pas cette espérance et, lors de l'examen des premiers comptes de garantie de la Compagnie Bône-Guelma en 1880, se posa la question de savoir si l'administration devait, dans ce cas, payer simplement les dépenses réellement faites par la compagnie pour l'exploitation des lignes déficitaires ou verser à la compagnie la différence entre les recettes brutes et les dépenses forfaitaires.

La Compagnie de l'Est-Algérien qui à cette époque négociait la convention du 30 juin 1880 qui fut sanctionnée par la loi du 2 août suivant, fit trancher cette question à son profit par une disposition ainsi conçue : « Cette avance sera d'ailleurs augmentée s'il y a lieu, du déficit de l'exploitation, c'est-à-dire lorsque la recette brute sera inférieure à 7.460 francs ; mais la somme complémentaire avancée de ce chef par l'État ne pourra servir à augmenter les dividendes à verser aux actionnaires lesquels devront être basés uniquement sur le revenu kilométrique net garanti, jusqu'à ce que la Compagnie ait remboursé à l'État toutes ses avances. »

La Commission de vérification des comptes étendit par voie d'interprétation à la convention de la Compagnie Bône-Guelma les dispositions de cette loi et, par une lettre du 20 juillet 1881, le Ministre des Travaux publics (Sadi-Carnot), fit connaître à la compagnie qu'il ne faisait aucune difficulté à admettre l'interprétation ainsi donnée aux conventions. Il subordonnait d'ailleurs son adhésion à l'engagement pris par la Compagnie Bône-Guelma de ne distribuer en aucun cas à ses actionnaires un revenu supérieur à 6 % l'an, tant que les avances de l'Etat n'auraient pas été remboursées.

Les travaux complémentaires. — Ce serait un acte de mauvaise gestion financière que de pourvoir, dès sa construction, une ligne de chemin de fer de toutes les installations nécessaires, soit pour lui assurer, en dehors de tous travaux de parachèvement ou de consolidation, un entretien facile et économique, soit pour la mettre en mesure de satisfaire aux besoins de l'exploitation, qui sont susceptibles de se développer longtemps après son ouverture.

De là, la nécessité de travaux complémentaires (1) qui, suivant les conventions, sont :

1° A la charge de la compagnie, lorsque la construction et l'exploitation ont lieu à forfait ;

2° A la charge de l'Etat, lorsque la construction et l'exploitation sont réglées d'après les dépenses réelles.

Mais lorsque la construction a eu lieu à forfait et lorsque l'exploitation est réglée aux dépenses réelles, l'imputation des travaux complémentaires est sujette à discussion ; car, dans ce cas, à moins que des économies de construction n'aient pu être réalisées, la compagnie n'a pas de réserve sur laquelle elle puisse imputer des dépenses complémentaires de construction.

Les mêmes compagnies ayant consenti plusieurs conventions pour les différentes lignes de leur réseau, sur des bases différentes, il est nécessaire de passer en revue toutes les conventions qui régissent les relations des différentes compagnies et de l'Etat.

Compagnie de la Méditerranée. — Les lignes concédées à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée par la convention du 1er mai 1863 ont été construites moyennant une subvention de 80 millions et une garantie d'intérêt de 5 % sur un capital égal à fournir par la compagnie.

---

(1) Les travaux complémentaires sont ceux qui sont nécessités par le développement du trafic ou l'amélioration des installations.

Cette garantie est stipulée pour une durée de 75 ans à partir du 1er janvier qui a suivi la mise en exploitation de l'ensemble des lignes concédées (1er janvier 1872) ; bien que le capital de 80 millions, à la charge de la compagnie, ait été dépassé, le revenu garanti reste fixé au maximum de 4.000.000 de francs.

Lorsque les recettes nettes excèdent 4 millions de francs, le surplus est affecté au remboursement des annuités payées à titre de garantie accrues des intérêts à 4 % l'an.

La subvention de 80 millions a été augmentée d'une somme de 1.500.000 francs, représentant les termes échus d'une subvention de 6.000.000 consentie à la Compagnie des chemins de fer algériens, à laquelle la Compagnie P.-L.-M. avait été substituée conformément à un traité du 31 mars 1863.

L'article 3 de la convention autorisait l'Etat à remplacer la subvention, payable en 20 paiements semestriels, par 92 annuités payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année à partir du 1er mai 1865 ; ce mode de libération a été adopté par l'Etat, et le montant de chaque annuité fixé à 3.661.031 fr. 40 (1).

---

(1) Lors de la discussion au Sénat de la loi du 23 juillet 1904, on fit remarquer que l'Etat avait eu deux moyens de se libérer de la subvention de 80 millions : ou bien payer un capital moyennant vingt versements semestriels de 4 millions chacun ; ou bien convertir le paiement du capital en 92 annuités comprenant l'intérêt à 4 1/2 % et l'amortissement de cette subvention.

Il a opté pour le deuxième moyen. Or, le capital était dû par versements successifs et semestriels de 4.000.000 de francs, à partir du 1er mai 1865 jusqu'au 1er novembre 1874. Lorsque l'Etat a opté pour le règlement par annuités, on aurait dû calculer ces annuités en tenant compte des termes, des échéances semestrielles et ramener la valeur moyenne de ces versements au 1er mai 1865, par l'opération si connue de l'escompte.

Ce n'est pas ainsi que l'on a procédé. On a calculé l'annuité comme si le capital avait été exigible le 1er mai 1865. Il en est résulté un accroissement de charges qui n'est pas moindre de 800.000 francs par an, en chiffres ronds.

D'après les explications qui ont été données au Sénat, il ne s'agit pas là d'une erreur de calcul, mais d'une véritable interprétation de la convention

Les frais annuels d'entretien et d'exploitation de cette compagnie sont réglés d'après les dépenses réelles, c'est-à-dire que la compagnie prélève sur les recettes brutes le montant des dépenses *réellement* effectuées ; le surplus, qui forme le revenu net, vient en déduction de la somme que l'Etat doit payer annuellement, à titre de garantie d'intérêt du capital de premier établissement.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à quatre pour cent par an sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets dépasseront l'intérêt et l'amortissement garanti et dans quelque année que cet excédent se produise.

A l'expiration de la concession ou dans le cas de l'application de la clause de rachat stipulée par l'article 37 du cahier des charges, si l'Etat est créancier de la compagnie, le montant des créances sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 dudit cahier des charges du matériel, *tant de l'ancien que du nouveau réseau.*

Cet article (art. 7) de la convention du 1er mai 1863 que nous reproduisons textuellement, établit, par cette dernière disposition, la solidarité du réseau algérien et du réseau métropolitain de la compagnie de la Méditerranée, puisque la distinction entre le « *nouveau* » et l' « *ancien réseau* » n'existait qu'en

---

adoptée par la Compagnie et le Ministère des Travaux publics. Voici comment avait été interprétée, sur ce point, la convention de 1863 :

« En considérant pour le calcul de l'annuité comme exigible en 1865 la totalité de la subvention, on a modifié les conditions primitives dans un sens favorable à la Compagnie, mais l'emploi du taux à 4 1/2 p. %, inférieur au taux ordinaire des emprunts, a été, au contraire, avantageux pour le Trésor. »

En effet, à l'époque où cette convention a été faite, le taux de l'intérêt était très élevé ; la preuve en est que lorsque la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a émis des obligations pour faire face aux dépenses de travaux de ses lignes algériennes, elle les a placées à un taux variant entre 4 fr. 92 et 6 fr. 25 %.

France au moment ou a été faite la convention du 1er mai 1863. Ajoutons toutefois que la conséquence que l'on tire ainsi des mots « tant de l'ancien que du nouveau réseau » est contestée. D'après cette interprétation, l'ancien réseau serait formé, en Algérie, des lignes concédées à titre ferme, à la Compagnie des chemins de fer algériens (lignes de la mer à Constantine, d'Alger à Blida et de Saint-Denis-du-Sig à Oran). Le nouveau réseau comprendrait la ligne de Blida à Saint-Denis-du-Sig, ainsi que les autres lignes concédées éventuellement à la même compagnie par l'article 5 de la convention du 7 juillet 1860.

Est-Algérien. — Les lignes de ce réseau ont été construites à forfait ; les conventions ont fixé le minimum garanti pendant toute la durée de la concession, pour les lignes de :

Maison-Carrée à Constantine à..	11.596 fr.	par kil.
El-Guerrah à Batna...........	7.350	—
Ménerville à Tizi-Ouzou.......	16.585	—
Batna à Biskra...............	11.980	—
Beni-Mansour à Bougie........	13.793	—

Pour la ligne de Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda la convention du 20 juin 1885 fixait à forfait le capital de 1er établissement à 9.300.000 francs et le taux de la garantie à 5 %.

En ce qui concerne le calcul de la garantie, les frais annuels d'exploitation étaient calculés de trois manières différentes :

Pour les lignes de Maison-Carrée à Constantine et d'El-Guerrah à Batna, ces frais étaient fixés à forfait ;

Pour les lignes de Batna à Biskra, les frais d'exploitation étaient fixés à un minimum de 5.000 francs jusqu'à une recette kilométrique égale à ce chiffre ; pour les recettes comprises entre 5.000 et 7.460 francs, les frais forfaitaires étaient égaux au montant même de la recette brute ; pour les recettes comprises entre 7.460 francs et 11.000 francs, ils étaient limités à 7.460 francs et variaient au delà, avec la recette.

Enfin, pour les lignes de Ménerville à Tizi-Ouzou et de Beni-Mansour à Bougie, les frais d'exploitation étaient égaux aux

dépenses effectives sans dépasser 7.460 francs pour les recettes inférieures à ce chiffre et limitées à 7.460 francs, pour les recettes comprises entre 7.460 francs et 11.000 francs.

Les lignes du réseau à voie normale de l'Est-Algérien n'avaient pas de compte de travaux complémentaires ; pour la ligne à voie étroite des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda, la convention du 20 juin 1885 avait prévu éventuellement une somme maximum de 935.000 francs, pour travaux complémentaires, en augmentation du capital garanti.

Ouest-Algérien. — Les lignes de la Compagnie de l'Ouest-Algérien se divisent en deux groupes :

1° *Groupe du département d'Oran.* — La ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès a été incorporée au réseau d'intérêt général, moyennant une garantie d'intérêt totale de 468.500 francs, à laquelle s'ajoute, au taux de 4 fr.85 %, la garantie des sommes réellement employées à la transformation de cette ligne jusqu'à concurrence d'un maximum de 1.500.000 francs.

Les autres lignes de ce réseau ont été construites aux dépenses réelles, limitées par des maxima de :

15.500.000 francs pour la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ ;

8.800.000 francs pour la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent ;

16.400.000 francs pour la ligne de Tabia à Tlemcen.

20.700.000 francs pour la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc.

Mais les comptes de premier établissement sont augmentés, en dehors des dépenses de construction :

A. — Des trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements, depuis le jour de la mise en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante ;

B. — Des fonds de roulement destinés à assurer le service des titres et la marche de l'exploitation jusqu'au règlement

des comptes de la garantie d'intérêt, ces fonds de roulement étant fixés par les conventions :

1° à 6.000 francs par kilomètre pour la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès ;

2° à 10.000 francs par kilomètre pour la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ ;

3° à 500.000 francs pour la ligne de Tabia à Tlemcen ;

4° à 500.000 francs pour la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc.

C. — Du solde au 31 décembre de chaque année, des approvisionnements acquis pour la mise en service de la ligne et de ses dépendances ; ces approvisionnements étant limités pour la ligne de Tabia à Tlemcen, à un maximum de 4.000 francs par kilomètre et à 180.000 francs pour la ligne de Tlemcen à la frontière marocaine.

2° *Groupe du département d'Alger.* — La ligne de Blida à Bérouaghia a, au contraire, été construite à forfait, moyennant une somme de 25 millions.

Les frais d'exploitation des lignes de l'Ouest-Algérien sont calculés suivant deux systèmes différents :

1° Pour les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Ras-el-Mâ, de la Sénia à Aïn-Témouchent et de Tabia à Tlemcen, ils sont évalués, à forfait, à un minimum de 7.460 francs (Sainte-Barbe-du-Tlélat à Ras-el-Mâ) et de 7.000 francs (La Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen), jusqu'à une recette brute de 9.000 francs. Pour la ligne de Tlemcen à la frontière marocaine, au-dessous de 7.000 francs de recette brute les dépenses d'exploitation ne doivent pas dépasser 6.500 fr. : ils sont de 7.000 francs pour une recette de 7.000 à 9.000 fr.

De 9 à 11.000 francs, les frais kilométriques sont portés à 7.460 francs.

Pour les recettes comprises entre 11.000 et 20.000 francs, taux décroissant de 68 à 54 pour cent de la recette avec maxi-

mum croissant de 7.920 francs à 10.400 francs ; au delà de 20.000 francs 52 % de la recette brute sans maximum.

Les coefficients sont différents pour les lignes de la Sénia à Aïn-Temouchent et de Tabia à Tlemcen.

2° Pour la ligne de Blida à Bérouaghia, les frais d'exploitation étaient calculés par kilomètre au moyen de la formule forfaitaire $\left(3.500 + \frac{R}{3}\right)$ ou R représente la recette kilométrique.

L'article 6 de la Convention du 16 avril 1886 stipulait, comme nous le verrons ci-après, que la formule déterminant les frais d'exploitation pourrait être révisée : Cette révision a eu lieu en 1902 et, à partir du 1er janvier de cette année, la formule $3.500 + \frac{2\,R}{3}$ est substituée, dans le calcul des dépenses à admettre en compte pour le calcul de la garantie.

La compagnie n'a pas conservé, comme celle de l'Est-Algérien, la libre disposition de l'économie qu'elle peut réaliser sur les barêmes d'exploitation.

Ces économies constituent un fonds de réserve affecté aux grosses réparations, frais de renouvellement et d'entretien de la voie, augmentation et renouvellement du matériel, imprévus de l'exploitation et accidents de toute nature ».

Lorsque le fonds de réserve dépasse 2.600.000 francs, l'excédent était réparti entre l'État, qui en recevait les deux tiers, et la compagnie à laquelle appartenait l'autre tiers (article 8 de la convention du 16 mai 1885 et article 6 de la convention du 16 avril 1886) : En vertu des arrangements dont nous parlons ci-après, l'excédent appartient tout entier à l'État.

Le réseau de l'Ouest-Algérien a des comptes de travaux complémentaires qui forment deux groupes :

1° pour les lignes du département d'Oran, y compris la ligne de Tlemcen à la frontière, le maximum autorisé est de 6.100.000 francs, chiffre auquel s'ajoutent les économies (679.000 francs) réalisées sur la construction de la ligne de Tabia à Tlemcen (article 5 de la convention du 16 mai 1885),

ainsi que celles qui ont été faites sur le forfait (20.700.000 fr.) fixé pour la construction de la ligne stratégique.

2° pour la ligne de Blida à Bérouaghia, le maximum est de 2.000.000 de francs.

La convention du 10 décembre 1881 qui concède la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent ; celle du 16 mai 1885 relative à la ligne de Tabia à Tlemcen et enfin celle du 16 avril 1886 relative à la ligne de Blida à Bérouaghia contiennent une clause généralement ainsi conçue : « Les conditions de ce barême seront, si l'Etat ou la compagnie en font la demande ; révisés tous les 10 ans d'après les résultats de l'expérience. »

Faisant application de cette clause, le gouverneur de l'Algérie a autorisé, par décision des 23 décembre 1912 et 14 janvier 1913, la Compagnie de l'Ouest-Algérien à relever de 2.000 francs par kilomètre, à partir du 1er janvier 1913, les dépenses forfaitaires d'exploitation des lignes du Tlélat à Ras-el-Mâ, de Tabia à Tlemcen, de la Sénia à Témouchent et de Blida à Bérouaghia. Cette autorisation a été donnée sous la réserve, acceptée par la compagnie, que cette dernière renonçait à partager les excédents du fonds de réserve lorsque le fonds dépasse 2.600.000 francs.

Le régime de la Compagnie de l'Ouest-Algérien avec ses forfaits revisables suivant les données de l'expérience, se rapproche beaucoup plus de l'exploitation à dépenses réelles (Compagnie de la Méditerranée) que du régime du forfait pur et simple (Compagnie Bône-Guelma). Il a l'avantage de fournir une solution élégante aux difficultés d'ordre financier que rencontrent, sur les lignes placées sous le régime du forfait de construction, la création de ressources pour « grosses réparations, frais de renouvellement de la voie, augmentation du matériel » lorsque — comme c'est le cas le plus habituel — aucun compte n'a été ouvert pour travaux complémentaires. On pouvait seulement craindre que ce régime n'incitât la compagnie à chercher à accroître ses profits non en augmentant ses recettes, mais en diminuant ses dépenses dans

des proportions incompatibles avec une bonne exploitation, de façon à économiser le plus possible sur les barêmes et à maintenir un fonds de réserve supérieur à 2.600.000 francs. Elle a levé cette objection en renonçant au partage des excédents du fonds de réserve.

Bône-Guelma et prolongements. — Les lignes de ce réseau ont été construites à forfait. Le capital de premier établissement à été fixé, pour les lignes de

Bône à Guelma à..................	12.000.000	francs
Duvivier à Souk-Ahras à............	21.155.544	—
Guelma à Hammam-Meskoutine à...	4.172.570	—
Hammam-Meskoutine à Kroub à.....	18.968.000	—
avec un taux d'intérêt de 6 %		
Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi à......	25.000.000	—
Souk-Ahras à Tébessa à............	15.450.000	—
avec un taux d'intérêt de 5 %		

L'amortissement des emprunts contractés dans la limite du capital garanti pour la construction des lignes de Duvivier à la frontière tunisienne et de Guelma à Kroub — et qui absorbe annuellement 229.135 francs — est ajouté aux frais d'exploitation fixés à forfait.

Pour le calcul de la garantie d'intérêt, les frais d'exploitation sont uniformément évalués au moyen de barêmes forfaitaires qui ne diffèrent que par leurs minima et leurs coefficients : Sur la ligne de Bône à Guelma, le minimum est de 7.000 francs par kilomètre jusqu'à une recette de 11.000 fr. Pour des recettes comprises entre 11.000 et 20.000 francs, taux décroissant de 64 à 55 % avec maxima croissant de 7.440 francs à 10.400 francs. Au delà de 20.000 francs, 52 %, sans maximum.

Sur les lignes de Duvivier à Souk-Ahras et à Sidi-el-Hemessi et de Guelma à Kroub, le minimum est de 7.700 francs jusqu'à une recette de 11.000 francs. Pour des recettes comprises entre 11.000 et 20.000 francs, taux décroissant de 70

à 55 % de la recette brute avec des maxima croissant de 8.040 francs à 10.400 francs. Au delà de 20.000 francs, 52 % sans maximum.

Sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, les dépenses d'exploitation sont fixées à 5.000 francs pour les recettes inférieures à 5.000 francs. Pour les recettes variant de 5.000 à 20.000 francs, taux décroissant allant de la totalité de la recette à 52 % de cette recette avec maxima croissant de 5.520 francs à 10.000 francs. Au delà de 20.000 francs, 50 % de la recette brute sans maximum.

Deux sections seulement, celle de Bône à Guelma et celle de Souk-Ahras à Tébessa sont ou doivent être pourvues de comptes de travaux complémentaires.

Pour la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, un maximum de deux millions a été prévu éventuellement pour l'exécution de travaux complémentaires (article 6 de la convention de 1885).

Les conventions prévoient l'affectation de l'excédent des produits nets sur le revenu net garanti au remboursement, sans intérêt (ligne de Bône à Guelma) ou avec intérêts à 4 % (autres lignes) des sommes avancées par l'Etat pour couvrir les insuffisances d'exploitation.

Compagnie Franco-Algérienne. — Nous avons vu que la ligne d'Arzew à Saïda et à Kralfallah n'était pas garantie.

La ligne de Tizi à Mascara a été construite aux dépenses réelles limitées par un maximum de 1.500.000 francs.

Deux lignes construites par l'autorité militaire ont été pourvues à forfait du matériel, du mobilier et de l'outillage d'exploitation, moyennant :

130.000 francs de Kralfallah à Modzbah ;

1.350.000 francs de Modzbah à Méchéria.

Enfin la Compagnie a construit à forfait deux autres lignes :

Méchéria à Aïn-Sefra pour 7.825.000 francs ;

Mostaganem à Tiaret pour 20.500.000 francs.

Le taux d'intérêt est de 5 %, sauf pour Méchéria à Aïn-Sefra, où il a été réduit à 4 fr. 85 %.

Les dépenses d'exploitation étaient réglées à forfait par une formule qui s'appliquait aux lignes d'Aïn-Tizi à Mascara, de Mostaganem à Tiaret et de Kralfallah à Méchéria.

En résumé, l'intérêt garanti aux capitaux employés par les compagnies algériennes de chemins de fer s'élève, au 31 décembre 1911 :

Pour la Cie de la Méditerranée à...	4.000.000	francs
— Bône-Guelma	5.729.400	— (1)
— de l'Ouest-Algérien à..	5.092.673	—
— de l'Est-Algérien à....	9.799.353	—
Pour la partie garantie du réseau racheté à la Cie Franco-Algérienne à........................	1.577.895	—

Durée des concessions. — La durée des concessions des chemins de fer algériens d'intérêt général s'étend :

Jusqu'au 31 décembre 1958 pour la Compagnie P.-L.-M. ;
— 7 mai 1976 pour la Compagnie Bône-Guelma ;
— 30 nov. 1975 pour la Compagnie Ouest-Algérien.

Le Gouvernement a, en vertu de l'article 37 du cahier des charges, la faculté de racheter, les lignes concédées à

la Compagnie P.-L.-M. depuis le 1er janvier 1875 ;
la Compagnie Bône-Guelma depuis le 7 mai 1902 ;
la Compagnie de l'Ouest-Algérien depuis le 1er janvier 1898.

La Compagnie de l'Est-Algérien qui a été rachetée à partir du 12 mai 1908 était rachetable à partir du 15 décembre 1904. La concession expirait le 15 décembre 1978.

(1) Y compris une annuité d'amortissement garantie de 229.134 fr. 59.

II. — *Critique des Conventions Algériennes*

Compagnie de la Méditerranée. — La convention passée avec la Compagnie de la Méditerranée pour la construction des lignes d'Alger à Oran et de Philippeville à Constantine est, parmi les conventions algériennes de chemins de fer, la moins critiquable. En effet, l'exploitation de ces lignes se fait à dépenses réelles et on ne pourrait pas accuser la compagnie de n'avoir aucun intérêt à développer le trafic par des abaissements rationnels de tarifs si la convention du 1er mai 1863 ne présentait pas un vice fondamental, celui de fixer à forfait les dépenses de premier établissement.

Les auteurs de la convention de 1863, hantés par le désir de limiter l'étendue des engagements qu'ils prenaient, avaient cru être très larges en fixant à 160 millions la dépense que coûterait — suivant eux — la construction des deux lignes concédées. Ils pensaient que la Compagnie P.-L.-M. pourrait réaliser des économies et constituer des réserves lui permettant de satisfaire tous les besoins qui pourraient se manifester dans l'avenir jusqu'à l'expiration de la concession.

En fait leur espérance ne s'est pas réalisée. Les devis primitifs ont été considérablement dépassés. Si le coût de la ligne d'Alger à Oran, évalué à 127 millions, n'a été en réalité que de 114.880.070 francs (1), celui de la ligne de Philippeville à Constantine a dépassé de 26.075.439 francs le chiffre de 33 millions, montant des évaluations du projet. En sorte que la Compagnie P.-L.-M. se serait trouvée hors d'état d'exécuter les travaux de parachèvement tels que la construction de la gare définitive d'Oran, qu'elle n'a édifié que longtemps après l'ouverture de la ligne, et les acquisitions de matériel que le développpement du trafic a rendus nécessaires, surtout dans ces dernières années, si elle n'avait trouvé dans l'annuité qui lui est servie à titre de subvention et dans le bénéfice que lui donne la différence entre l'intérêt

---

(1) Statistique du Ministère des Travaux publics pour 1909.

payé par elle pour les 80 millions, jouissant de la garantie, et le taux de la garantie, une ressource qui lui a permis de se procurer les capitaux nécessaires à l'exécution de ces travaux complémentaires. Pendant longtemps cette situation a pesé sur la façon dont la Compagnie de la Méditerranée conduisait l'exploitation de son réseau algérien.

Une autre conséquence de cette défectuosité des conventions algériennes de cette compagnie a été l'exagération des dépenses d'entretien qui — étant considérées comme dépenses d'exploitation — tombent à la charge du budget de l'Algérie, toutes les fois que ces dépenses d'entretien peuvent dispenser d'acquérir du matériel neuf dont la dépense — portée au compte de premier établissement — eût incombé à la compagnie.

Quoiqu'il en soit, le moment n'est pas éloigné où l'on devra se préoccuper de la situation créée par l'épuisement des ressources que la Compagnie P.-L.-M. a pu jusqu'à ce jour affecter à son réseau algérien.

Notons que la question de l'ouverture d'un compte de travaux complémentaires à la Compagnie P.-L.-M. ne se poserait pas si elle n'était pas écrasée sous le poids des garanties d'intérêt antérieures. Depuis plusieurs années déjà, la compagnie réalise des produits nets supérieurs au montant de la garantie (4 millions), mais cet excédent de recettes doit, aux termes de l'article 7 de la convention du 1er mai 1863, servir à rembourser avant tout prélèvement les annuités versées à titre de garantie, augmentées des intérêts à 4 % l'an. Or la dette de la compagnie — en capital — s'élevait au 31 décembre 1911 à 37.323.184 francs, produisant un intérêt de 1.492.927 francs en sorte qu'il faut que le produit net, en sus des 4 millions garantis, dépasse cette somme pour que sa dette puisse être diminuée ; il en résulte que l'époque à laquelle la compagnie pourra avoir la liberté de son dividende est encore bien éloignée.

Mais c'est surtout lorsque, pour la détermination de la garantie d'intérêt à accorder aux compagnies de chemins de

fer, on a eu recours au système forfaitaire tant pour les dépenses de premier établissement que pour les dépenses d'exploitation, que les plus invraisemblables abus se sont produits.

Le système des forfaits. — Cependant une étude un peu attentive du système forfaitaire aurait dû mettre en garde les administrateurs qui ont recouru à ce système contre les résultats qu'il devait nécessairement produire. Dans une étude qui remonte à une époque déjà lointaine, M. Colson, qui fut plus tard directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics, exposait (1), avec l'autorité qui s'attache à son nom, le mécanisme du système forfaitaire et ses conséquences probables.

« 1° au lieu de déterminer le taux de la garantie d'intérêt d'après le montant réel des charges des emprunts, on a arrêté d'avance ce taux à tant pour cent ;

« 2° au lieu d'assurer le service d'intérêt des sommes réellement dépensées pour l'établissement des lignes, l'État a garanti l'intérêt au taux convenu d'un capital fixé pour chaque ligne par l'acte de concession ;

« 3° enfin, au lieu de calculer chaque année la recette nette ou le déficit de l'exploitation en prenant la différence entre la recette brute et la dépense effective, on admet que les frais d'exploitation atteindront un chiffre déterminé à l'avance en fonction de la recette par un barême conventionnel et c'est en appliquant ce barême que l'on calcule le déficit à combler chaque année par la garantie. Dès lors il n'y a plus lieu à justification au point de vue du calcul de la garantie que pour le montant annuel de la recette brute. Tous les autres éléments de ce calcul sont dans la convention.

« La compagnie qui prend la concession dans ces conditions n'a pas besoin de recettes élevées pour gagner dans l'af-

(1) V. Colson. La garantie d'intérêt. *Annales des Ponts et Chaussées*, 1888, pages 672 et suivantes.

faire. *Ce n'est pas de la valeur commerciale des lignes que dépend son bénéfice, mais du montant du forfait.*

« Si elle emprunte à un taux inférieur à celui de l'intérêt qui lui est assuré,

« Si elle construit en ne dépensant qu'une partie du capital garanti,

« Si elle exploite moyennant une dépense inférieure à celle qui lui est allouée,

« Les bénéfices ainsi réalisés donnent lieu à une augmentation de dividende. Dès lors on peut trouver des concessionnaires pour l'exécution d'un chemin de fer quel que soit l'écart entre les charges et les recettes probables. »

C'est, avec des modalités diverses dans l'application, ce système de garantie forfaitaire d'intérêt appliquée à l'émission des titres, à la construction des lignes et à leur exploitation, que furent créées de 1874 à 1877 les Compagnies Bône-Guelma, de l'Est-Algérien, de l'Ouest-Algérien et que furent concédées, à partir de 1884 et 1885, un certain nombre de lignes à la Compagnie Franco-Algérienne.

Or, ainsi que le fait remarquer M. Colson, lorsqu'il s'agit de réseaux qui doivent faire indéfiniment appel à la garantie d'intérêt, c'est en réalité pour le compte de l'État que se font les emprunts, puisque c'est lui qui doit en supporter les charges. L'Etat emprunte ainsi par l'intermédiaire des petites compagnies à 1/2, 3/4, souvent même 1 % plus cher qu'il n'emprunterait directement. Ce ne sont pas toujours les compagnies qui bénéficient de cet écart. Fondées par des sociétés de crédit ou liées d'intérêt avec elles, elles chargent ces sociétés de leurs émissions à des conditions qui leur font perdre tout l'avantage qui leur est consenti par l'État.

On peut évidemment admettre que le concessionnaire réalise un bénéfice légitime sur les dépenses forfaitaires d'établissement. Mais ce bénéfice ne pourrait être obtenu, sans nuire aux intérêts du Trésor, que s'il était possible de remplir deux conditions très difficiles à réaliser, d'après M. Colson. La première, c'est que le prix forfaitaire ne soit pas trop

élevé. Or tous les ingénieurs savent combien il est difficile de déterminer à l'avance, avec une certaine précision, la dépense de travaux un peu importants et c'est toujours au détriment de l'État que tourne l'incertitude, car une compagnie ne peut accepter un forfait sans avoir la conviction qu'elle n'en dépassera pas le montant.

« La seconde condition à remplir pour que le forfait de construction n'entraîne pas de conséquences trop fâcheuses, c'est qu'on empêche le concessionnaire de réaliser des économies au détriment de la bonne exécution des lignes. Souvent les compagnies concessionnaires traitent elles-mêmes à forfait avec des entrepreneurs. C'est ce qu'a fait la Compagnie Bône-Guelma qui a traité avec la Compagnie des Batignolles pour la construction de ses lignes. Dès lors l'entrepreneur n'ayant plus d'intérêt à faire des ouvrages durables et d'un entretien facile, les constructeurs n'ont plus qu'un but : Gagner le plus possible sur le forfait. »

Il réalise ainsi pour son compte personnel tous les bénéfices qui auraient dû servir à la compagnie pour constituer les réserves indispensables à l'exécution des travaux complémentaires qui ne peuvent manquer de devenir nécessaires jusqu'à l'expiration de sa concession. Quant à la façon dont les lignes placées sous le régime du forfait de construction ont pu être établies, il nous suffira de rappeler que lorsque l'Administration des Chemins de fer de l'Etat a voulu se mettre en situation de substituer à l'exploitation un peu trop archaïque de l'Est-Algérien, une exploitation répondant davantage aux besoins du pays, il a fallu prélever sur les fonds du budget extraordinaire de l'Algérie une somme de 14.649.000 fr. pour le renforcement des voies et des ouvrages métalliques.

Mais c'est pour les dépenses d'exploitation surtout que le forfait présente des inconvénients tellement évidents qu'on se demande comment un pareil système a pu prendre une aussi grande extension (1).

---

(1) Colson, *loc. cit.*

D'après les barêmes appliqués sur le réseau Bône-Guelma et — avant le rachat — sur le réseau de l'Est-Algérien, le montant des frais d'exploitation se calcule uniquement d'après la recette brute. Or la recette brute dépend de deux éléments : L'importance du trafic et l'élévation des tarifs. Le premier de ces deux éléments est évidemment le seul qui influe sur le montant de la dépense ; l'autre n'agit que sur la recette. Pour un même trafic, quels que soient les tarifs, les frais d'exploitation sont les mêmes ; mais la recette brute est d'autant moindre que les tarifs sont plus bas. Ainsi les formules où la recette brute entre seule comme variable, *rémunèrent le concessionnaire d'autant plus mal que lui-même traite mieux le public.* Presque tous les barêmes fixent un minimum au-dessous duquel les frais conventionnels d'exploitation ne descendent jamais : Supposons le cas, malheureusement trop fréquent, où la recette restait sensiblement inférieure au chiffre nécessaire pour que ce minimum soit dépassé, ce chiffre de recette est souvent assez élevé ; il atteint par exemple 11.000 francs par kilomètre dans le barême de Guelma au Kroub : tant qu'il ne sera pas dépassé, quel que soit le trafic, la somme allouée au concessionnaire ne variera pas ; elle est de 7.700 francs d'après ce même barême pris pour exemple. La compagnie n'a donc aucun intérêt à effectuer des transports ; elle a même intérêt à ne rien transporter ! Elle n'a d'ailleurs aucun motif de s'opposer aux abaissements de tarif toutes les fois qu'elle a lieu de penser que ces abaissements n'attireront pas de nouveaux transports, car l'État supporte seul la perte qui en résulte. Si au contraire, il devenait nécessaire d'abaisser les tarifs de transports des matières pondéreuses, transports qui ne peuvent s'effectuer qu'à des prix très bas, le concessionnaire refusera toujours un abaissement de tarif qui, en ne lui allouant qu'une fraction de la recette supplémentaire réalisée, pourrait avoir pour conséquence de le mettre en perte.

« Nous n'avons envisagé que la recette à réaliser sur les transports à créer ; sur ceux qu'un abaissement de tarif pro-

voquerait et qui n'aurait pas lieu sans cet abaissement. Mais il faut en outre tenir compte de la perte qu'une réduction de taxe amène sur le produit des transports acquis aux chemins de fer en tout état de cause. Soit un courant de trafic qui, avec un tarif à 9 centimes par tonne kilométrique, donne 9.000 francs de recette brute. Sur ces 9.000 francs, 3.000 fr. reviennent au concessionnaire et si la dépense spéciale que lui occasionnent ces transports, en sus des frais constants d'exploitation, n'est que de deux centimes par tonne kilométrique, soit de 2.000 francs en tout, il gagne encore 1.000 fr. Supposons qu'en réduisant le tarif d'un tiers, c'est-à-dire en ramenant à 6 centimes, on puisse doubler le trafic ; la recette brute serait portée à 12.000 francs et la dépense à 4.000, c'est-à-dire à un chiffre précisément égal au tiers alloué au concessionnaire ; celui-ci en augmentant de 2.000 francs le produit net de la ligne, au grand bénéfice de l'État et du public, aurait perdu les 1.000 francs de bénéfice qu'il réalisait tout à l'heure et le résultat serait le même si au lieu de doubler simplement, le trafic avait triplé et quadruplé. Ainsi, même dans le cas le plus favorable, dans celui par exemple où un léger abaissement d'un tarif enlèverait complètement à une voie concurrente un trafic important dont le chemin de fer n'a qu'une très faible fraction, cet abaissement serait onéreux au concessionnaire, par suite, il est irréalisable. »

Les compagnies placées sous le régime du forfait pur et simple n'étant intéressées qu'à la dépense qui sort de leur caisse ne prennent aucun souci de la recette qui, elle, est versée dans les caisses du Trésor, toutes les fois qu'elles croient y avoir un intérêt quelconque. On les a vues parfois négliger de faire certaines perceptions (celles des droits de magasinage par exemple) qui pourraient leur aliéner d'utiles sympathies. Elles multipliaient les faveurs abusives n'exerçant sur les voyageurs aucun contrôle, toutes les fois qu'il aurait fallu pour cela augmenter le personnel, ne contrôlant pas davantage les expéditions de marchandises quand le pesage des wagons exigeait des manœuvres de gares et des dépenses de combustible et de personnel.

La garantie d'intérêt avait donné, dans la Métropole, un moyen si commode de développer le réseau des chemins de fer qu'on n'hésita pas à l'appliquer à l'Algérie lorsqu'on reconnut la nécessité de compléter le réseau des chemins de fer de ce pays.

Mais les abus auxquels donnèrent lieu les conventions passées avec les compagnies algériennes dépassèrent les prévisions les plus pessimistes.

Comme le faisait remarquer M. Pelletan dans son rapport sur le budget des conventions (Exercice 1891). « Il est arrivé souvent à la France de transplanter et d'acclimater trop bien dans ses provinces d'Outre-mer un grand nombre de ses institutions les moins enviables, et qui sous un soleil nouveau y végétaient avec une puissance incroyable. C'est ce qui est arrivé dans le cas actuel...

« On peut dire avec une exactitude arithmétique que l'industrie des transports est l'accessoire pour les compagnies algériennes et qu'elles exploitent beaucoup plus la caisse de garanties que leurs voies ferrées. »

C'est que, le système de la garantie d'intérêt avait subi, en franchissant la Méditerranée, des modifications fondamentales qui en changèrent le caractère et produisirent les plus invraisemblables résultats.

En France, en traitant avec les grandes compagnies de chemins de fer, l'État s'est porté garant de la réalisation de recettes sur lesquelles on avait lieu de compter ; les sommes qu'il avance lui seront remboursées selon toute probabilité, elles sont calculées d'après le montant des charges réelles de l'entreprise et celle-ci ne doit donner un accroissement de dividende aux actionnaires que quand le développement du trafic produira des bénéfices réels. Pour les compagnies algériennes au contraire, l'espoir de voir les entreprises garanties couvrir leurs frais était, en général, pour la plupart d'entre elles, sinon absolument chimérique du moins à échéance si lointaine qu'il n'entre guère dans les prévisions ; aussi ne

peut-on attendre des concessionnaires qu'ils ajournent leur perspective de gain à l'époque où le trafic seul donnerait des bénéfices. Les concessionnaires des lignes algériennes ont donc introduit des forfaits dans les traités passés pour la construction et l'exploitation des réseaux qui leur étaient concédés et c'est dans les économies qu'ils ont pu réaliser par rapport à ces forfaits que se trouvaient pour eux les avantages de l'entreprise.

« Aussi l'industrie d'une entreprise de chemins de fer algériens (1) ne consiste-t-elle nullement à attirer sur ses rails le plus de voyageurs et de marchandises possibles, elle consiste à négocier avec l'État des conventions aussi onéreuses que possible pour le Trésor ; à se faire garantir des déficits supérieurs à ce que seront ses déficits réels ; et c'est une industrie où les compagnies algériennes n'ont malheureusement apporté qu'un trop remarquable esprit commercial. »

Comme nous l'avons vu, ces critiques ne s'adressent pas aux conventions passées avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour l'établissement de son réseau algérien. Le système du forfait n'a été en effet appliqué, dans cette convention, que pour la fixation du maximum du capital garanti et de l'intérêt de ce capital.

Situation spéciale de la Compagnie de l'Ouest-Algérien. — Bien que la Compagnie de l'Ouest-Algérien soit placée sous un régime forfaitaire comme les Compagnies Est-Algérien et Bône-Guelma, ce régime n'a pas produit, sur son réseau, les abus que nous avons signalés ailleurs, grâce à la clause qui stipule que si l'application de la formule forfaitaire d'exploitation fait ressortir un chiffre de dépense supérieur aux dépenses réellement faites, la différence constitue un fonds de réserve dont la compagnie peut disposer, sauf justification pour grosses réparations, frais de renouvellement et entretien de la voie, augmentation et renouvellement du

(1) Camille Pelletan. *Loc. cit.*

matériel, imprévu de l'exploitation et accidents de toutes natures (article 8 de la convention du 16 mai 1885).

Antérieurement à 1912, lorsque ce fonds de réserve dépassait 2.600.000 francs, les deux tiers de l'excédent étaient affectés au remboursement des avances de l'État, l'autre tiers appartenait à la compagnie, Depuis cette année tous les excédents appartiennent à l'État.

Le régime forfaitaire appliqué aux compagnies Franco-Algérienne, Est-Algérien et Bône-Guelma. — Nous ne pourrions pas dire des compagnies Franco-Algérienne, Est-Algérien et Bône-Guelma, ce que nous disons de la Compagnie de l'Ouest-Algérien.

La Compagnie Bône-Guelma notamment, est restée un des types les plus remarquables du genre et si les errements suivis au début par cette compagnie nous sont connus et peuvent être cités à titre d'exemple, c'est que le Parlement n'a eu que trop fréquemment l'occasion de s'en occuper. Ajoutons d'ailleurs que sur bien des points l'exposé qui suit n'a plus guère qu'un intérêt historique et que l'esprit qui anime la nouvelle administration de cette compagnie est totalement différent de ce qu'il était lorsqu'elle fut créée ; mais si les hommes passent, les institutions restent et ces institutions n'ont pas cessé de mériter les critiques qui leur ont été adressées. C'est ce que reconnaît d'ailleurs la compagnie dans le mémoire qu'elle a adressé au Gouverneur de l'Algérie le 25 avril 1912 à l'appui de sa demande de révision de ses conventions.

La Compagnie Bône-Guelma a obtenu, en 1877, avec son réseau d'intérêt général, des forfaits sur tout : construction, exploitation, taux de ses émissions. Comme le faisait remarquer M. Pelletan (1) « à dater de ce moment elle a pu se reposer : elle n'a ni construit, ni exploité, ni offert ses titres au public ; elle n'a eu qu'à repasser ces trois occupations à une maison de banque et à deux autres sociétés laissant ami-

(1) Rapport cité.

calement à chacune d'elles une part sérieuse des bénéfices aisément obtenus sur les forfaits et bornant toute sa tâche à doter largement, avec le surplus, ses actionnaires, ses états-majors et ses réserves. »

On a plusieurs fois cité à la tribune l'histoire de l'émission faite pour les lignes concédées à la Compagnie de Bône-Guelma. La convention garantissait un intérêt de 6 % sur la dépense prévue pour ces lignes, mais la Compagnie céda immédiatement et en bloc, à une maison de banque, *240.000 obligations* du type ordinaire, rapportant 15 francs par an, au prix de *250 francs*. La totalité de l'intérêt garanti était ainsi absorbée par le service de l'emprunt ; peu de temps après, l'émission avait lieu au prix de *306 fr. 25*, donnant à la Société de crédit qui la faisait un produit supérieur de 13 millions et demi au prix qu'elle avait payé et laissant un bénéfice énorme, même après prélèvement des frais d'émission et des charges d'intérêts intercalaires (1).

---

(1) « La Banque de Paris, assumait — dit la compagnie pour sa défense — des risques considérables en prenant ferme ces 240.000 titres d'une compagnie naissante, qui avait à se développer dans un pays nouveau et en déboursant de ce chef soixante millions à un moment où les 24.000 actions nouvelles de la compagnie, offertes au public, ne trouvaient pas d'acheteurs. »

« L'émission de ces obligations, tentée une première fois le 31 juillet 1877, échouait complètement malgré les efforts et la position exceptionnelle de la Banque de Paris. »

« A l'époque de la concession, le 5 % français se capitalisait à 4 fr. 75 % (cours du 2 janvier 1877, 105 francs net), et les actions des grandes compagnies de chemins de fer français à 5 ½ (*). Les obligations de la Société algérienne, garanties directement comme la rente, par l'Etat, produisaient également un revenu supérieur à 5 %. Le taux de 6 % admis par les Chambres pour les obligations de la Compagnie Bône-Guelma et maintenu dans les transactions avec la Banque de Paris, n'avait rien que de normal pour les titres d'une compagnie sans notoriété aucune en vue de lignes entièrement à construire dans un pays en partie inconnu et même inexploré et dont le crédit était à faire. Il convient de rappeler que, lors

(*) On peut objecter au choix du 5 % comme terme de comparaison, que ce type de rente était menacé de conversion. Le 3 % dont le plus haut cours, en 1877 a été 74 fr. 35 et le plus bas 66 fr. 10, se capitalisait entre 4 fr. 03 et 4 fr. 54.

Pour le prix de construction des lignes nous ne pouvons pas connaître les profits réalisés par la Société des Batignolles que la Compagnie Bône-Guelma s'était substituée comme entrepreneur général de l'établissement du réseau. Nous savons seulement que ces profits ont permis à la Compagnie des Batignolles de distribuer un dividende qui s'éleva, en 1882, à 89 % ! Toutefois, nous connaissons la part du Bône-Guelma, c'est-à-dire l'écart entre les prix forfaitaires sur lesquels l'Etat calcule sa garantie et les sommes payées par la compagnie à la Société de construction, cet écart était à la fin de 1888 — date de l'achèvement du réseau — 4.451.060 francs (1). Cette somme représente moins de 5 % du capital d'établissement et un peu plus de 1.000 fr. par kilomètre. Elle est évidemment des plus minimes si l'on considère qu'elle devrait faire face aux travaux complémentaires s'échelonnant sur une période de plus de 90 ans (2).

---

de la concession des prolongements à la Compagnie Bône-Guelma, le Gouvernement français se trouvant en face d'une compagnie à ses débuts, avait exigé, avant de se lier définitivement avec elle, qu'elle fît preuve des ressources nécessaires pour l'exécution des lignes nouvelles. La compagnie dut donc produire à ce moment le contrat de cession des 240.000 obligations, préparé avec la Banque de Paris et qui ne souleva aucune objection.

Ajoutons que, lors de la déclaration de la guerre des Balkans qui suivit de près les concessions susdites, la Banque de Paris, effrayée d'avoir à réaliser une opération de cette importance, dans des circonstances qui pouvaient devenir difficiles, essaya de se dégager, mais la Compagnie Bône-Guelma s'y refusa. »

« Le traité à forfait, conclu avec la Banque de Paris est donc parfaitement rationnel, aussi bien que la convention de même nature, signée avec la Société de construction des Batignolles, qui avait pour but d'écarter les aléas provenant de la construction des lignes, comme on avait supprimé ceux afférents à la réalisation du capital. » (*).

(1) Chiffre donné par la compagnie. (Note du 22 janvier 1909).

(2) « La compagnie avait, en effet, le devoir de constituer d'importantes réserves destinées à faire face, pendant toute la durée de l'exploitation, aux dépenses que les compagnies métropolitaines sont autorisées à ajouter à leur capital de premier établissement. » (Lettre de la compagnie au Ministre des Travaux publics, 24 mai 1892).

(*) Note de la Compagnie Bône-Guelma, octobre 1890.

Convention passée par la Compagnie Bône-Guelma pour l'exploitation de ses lignes. — La Compagnie Bône-Guelma avait d'abord affermé l'exploitation de ses lignes à la Société des Batignolles. Le traité d'affermage expira le 30 juin 1884 : il ne fut pas renouvelé. Du 1er juillet 1884 au 31 décembre 1886, l'exploitation fut confiée à un Comité composé de quatre administrateurs disposant d'un fonds de roulement de 1.200.000 fr. fourni, moitié par la compagnie, moitié par son entrepreneur général, la Société des Batignolles.

Le tableau ci-après donne le barème qui servait au calcul des frais d'exploitation alloués à forfait par la Compagnie Bône-Guelma à ce Comité d'exploitation et le barème de l'Etat : La différence entre les deux barèmes (552.221 fr. en 1885 et 540.946 fr. en 1886) était acquise à la Compagnie Bône-Guelma.

RECETTES kilométriques	BARÈME des dépenses kilométriques payées		BÉNÉFICE du Bône-Guelma par kilomètre
	par la Cie Bône-Guelma à la Société d'Exploitation	par l'État à la Compagnie Bône-Guelma	
francs	franc	francs	francs
3.000 »	5 800 »	7.700 »	1 900 »
4.000 »	5.900 »	7.700 »	1.800 »
5.000 »	5.955 »	7.700 »	1.745 »
6.000 »	6.000 »	7.700 »	1.700 »
7.000 »	6.050 »	7.700 »	1.650 »
8.000 »	6.100 »	7 700 »	1.600 »
9.000 »	6.150 »	7.700 »	1.550 »
10.000 »	6.200 »	7.700 »	1.500 »
11.000 »	6.247 50	7.700 »	1.453 50
12.000 »	6.440 »	8.040 »	1 600 »
13.000 »	6 620 »	8.320 »	1.700 »
14.000 »	6.740 »	8.540 »	1.800 »
15.000 »	6.850 »	8.700 »	1.850 »
1[illegible].000 »	6.900 »	8.800 »	1.900 »
17.000 »	7.250 »	9.350 »	2.100 »
18.000 »	7.600 »	9.9[illegible]0 »	2.300 »
19 000 »	7.900 »	10.4[illegible]0 »	2 500 »
20.000 »	8.[illegible]00 »	1[illegible].400 »	2.400 »

Ce tableau est, par lui-même, une critique très violente du barème alloué par l'Etat. En effet, un barème sur lequel une société d'exploitation a pu consentir 20 à 30 % de rabais sans faire une mauvaise affaire est évidemment excessif.

Ce système, condamné par l'Administration, fut abandonné par la compagnie en retour de l'autorisation qui lui fut accordée en 1887, d'émettre des obligations gagées sur des reliquats disponibles. A ce moment, elle prit l'engagement d'exploiter elle-même. Mais cet engagement ne fut qu'imparfaitement tenu. La compagnie constitua un service spécial de l'exploitation nettement séparé des autres services et auquel elle alloua, pour frais d'exploitation des lignes à voie normale, 5.800 francs plus les dix centièmes de la recette kilométrique et 3.500 francs plus les dix centièmes de la recette des lignes à voie étroite. La différence entre les frais d'exploitation ainsi calculés et les frais alloués par l'Etat était versée à la réserve après prélèvement de 20 % attribué comme prime d'économie aux agents du service spécial de l'exploitation. Cette prime d'économie augmentait pendant que les recettes de la compagnie baissaient : de 55.927 francs en 1887, elle montait à 71.678 francs en 1893, tandis que les insuffisances à la charge de l'Etat passaient de 677.000 francs à 952.000 francs. La prime d'économie se répartissait ainsi : 20 % à l'ingénieur en chef à Bône ; 19 % à l'ingénieur du service central à Paris ; 25 % aux trois chefs des services de la traction, du mouvement et de la voie; 30 % au personnel des agents en Algérie et 6 % au personnel de Paris.

Quoique la Compagnie ait pu soutenir « que ses dépenses étant fixées à forfait le régime de ses conventions ne pouvait donner ouverture au contrôle de l'Etat sur son organisation intérieure (1) », elle dut mettre fin à ce régime ; toutefois, comme elle s'est engagée par une lettre adressée le 19 juillet 1881 au Ministre des Travaux publics (Sadi-Carnot) à ne pas distribuer un dividende supérieur à 6 % tant qu'elle n'aurait

(1) Lettre au Ministre des Travaux publics, 18 octobre 1888.

pas remboursé sa dette de garantie, le système actuel l'a conduite à faire des dépenses d'administration excessives. Aussi, en 1886, le Ministre des Travaux Publics à qui la Commission de vérification des comptes avait signalé l'exagération de ces dépenses, fit une retenue de 1.236.000 francs sur le montant de la garantie d'intérêt due à la Compagnie Bône-Guelma afin de contraindre cette compagnie à réduire les dépenses qu'elle faisait pour son administration centrale. Cette retenue fut remboursée le 4 juin 1889 sur la promesse que fit la compagnie de donner satisfaction au Ministre.

Pour que la Compagnie Bône-Guelma pût continuer à tirer de son contrat les bénéfices qu'elle en a tirés au début, il ne fallait pas qu'elle permît à son trafic d'augmenter et c'est là une des conséquences les plus bizarres et les plus déplorables du régime adopté. Un coup d'œil jeté sur la comparaison des deux barèmes, celui de l'Etat et celui de la Société d'exploitation, montre qu'il en était déjà ainsi avec le premier système adopté par la compagnie. Avec des recettes de 3.000 francs, la compagnie gagnait 1.900 francs par kilomètre, grâce à la différence des barèmes. A 6.000 francs elle n'en gagnait plus que 1.700. Elle n'en aurait plus gagné que 1.450 à 11.000 fr. Il tombe sous le sens qu'il en est de même de la compagnie exploitant sans intermédiaire.

La Compagnie Bône-Guelma se trouvait donc obligée de maintenir les tarifs élevés qui, pour les marchandises pondéreuses et de peu de valeur, étaient littéralement prohibitifs, ou à abaisser ses tarifs au risque d'être acculée à une révision de ses conventions, ou, à défaut, au rachat.

C'est ce dernier parti qu'elle choisit.

Tant que les abaissements de tarifs consentis par elle n'ont pas eu pour conséquence de lui attirer de nouveaux transports, c'est l'Etat seul qui a supporté les pertes de recettes qui résultent de ces abaissements. Mais à partir du moment où les puissants gisements de phosphates de chaux découverts dans la région de Tébessa furent mis en exploitation (1894-1897), les bénéfices réalisés par la compagnie sur les barèmes se transfor-

mèrent en pertes. La compagnie avait, en effet, consenti, dès 1893, un tarif extrêmement réduit (il est de 0 fr. 03.1 environ par tonne kilométrique pour le transport de ces phosphates de Tébessa à Bône). Or, le coefficient applicable en vertu des conventions — 52 % sur la voie normale et 57,16 % (chiffres de 1907) sur la voie étroite de Souk-Ahras à Tébessa — ne laisse guère à la compagnie, si on s'en rapporte à ses affirmations, que 1 c. 68, somme insuffisante, d'après elle, pour couvrir ses dépenses. La perte, rapportée à la tonne kilométrique, serait d'un peu plus d'un centime ; en sorte qu'elle perdrait environ deux francs par tonne de phosphate expédiée sur le port d'embarquement.

Cette perte — qui paraît à première vue exagérée — est compensée dans une forte proportion par les gains réalisés sur les transports des voyageurs et des marchandises à grande et petite vitesse autres que les phosphates. Néanmoins, la compagnie prétend que le transport des phosphates de 1896 à 1908 inclusivement, lui a causé un déficit qui a absorbé, non seulement les 2.397.000 francs que ses barèmes lui avaient permis de mettre en réserve de 1879 à 1895, mais encore l'aurait mise à découvert d'une somme dépassant 1.346.443 francs. Elle évalue à 650.000 francs la perte que lui a imposé, en 1911, le transport des phosphates.

Ainsi, les critiques qu'avait inspirées une étude purement théorique des conventions algériennes ont été vérifiées par l'expérience, comme la Compagnie Bône-Guelma le reconnaît elle-même : « l'absence ou l'insuffisance de stipulations relatives aux travaux complémentaires, la forme illogique de barèmes d'exploitation qui mettent les intérêts de la compagnie en opposition avec ceux du réseau, des régions desservies et du Trésor, sont aujourd'hui, d'un commun accord, reconnues incompatibles avec le trafic, présent et futur auquel doit satisfaire le chemin de fer » (1).

Comme nous le verrons plus loin, la Compagnie Bône-Guel-

(1) Mémoire de la compagnie, 25 avril 1912.

ma a fait, à différentes reprises, au Gouverneur général de l'Algérie, des propositions en vue de remédier à une situation qui ne peut se perpétuer sans compromettre tout à la fois les intérêts de l'Etat, de la compagnie et des régions desservies par elle.

Ce que nous avons dit du régime forfaitaire de la Compagnie Bône-Guelma pouvait s'appliquer au réseau de l'Est-Algérien et aux lignes garanties de la Compagnies Franco-Algérienne, qui étaient placées sous un régime analogue.

Mais la Compagnie Franco-Algérienne, qui exploitait un réseau dont une grande partie ne jouissait d'aucune garantie d'intérêt, est tombée en faillite à partir du jour où la manne bienfaisante des concessions nouvelles garanties a cessé de l'alimenter.

Quant à la Compagnie de l'Est-Algérien, elle prit, comme nous le verrons, le parti de se refuser à toute réforme, à moins qu'on ne consentît à reviser ses conventions en lui accordant de nouveaux avantages. Le rachat de son réseau, autorisé par décret du 25 août 1907 a été réalisé le 12 mai 1908.

Les Travaux complémentaires

Le capital de premier établissement des réseaux algériens avait été fixé à forfait à un chiffre assez élevé pour que l'on pût espérer que les compagnies réaliseraient, sur les dépenses de construction, des économies leur permettant d'exécuter — lorsque le besoin s'en ferait sentir — les travaux complémentaires que le développement du trafic rendrait nécessaires (1). Mais pour des raisons diverses — que nous avons déjà suffi-

(1) En concédant la ligne de Bône à Guelma comme chemin de fer d'intérêt local, le département de Constantine avait stipulé qu'un compte de travaux complémentaires serait ouvert à des conditions à déterminer. Ces conditions n'ont jamais été réglées et la question du « *Vieux Bône* » figure parmi les nombreuses questions litigieuses pendantes entre l'Etat et la Compagnie Bône-Guelma. (En 1908, il avait été question de régler tous les litiges par un projet de convention qui n'a pas été accepté par

samment exposées — cette espérance ne s'est pas réalisée. Aussi, plus tard, lorsque furent passées en 1885 avec la Compagnie Bône-Guelma la convention pour l'exécution de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa et, avec la Compagnie de l'Est-Algérien, la convention relative à la ligne des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda, on eut soin de stipuler que le capital de premier établissement de ces lignes pourrait être augmenté d'une somme fixée au maximum à deux millions pour la première de ces lignes et à 935.000 francs pour la seconde et destinée aux travaux complémentaires, étant bien entendu que ces travaux devraient être préalablement autorisés par décret délibéré en Conseil d'Etat. Le même régime fut adopté pour toutes les lignes qui furent concédées à la Compagnie Franco-

---

la Compagnie Bône-Guelma. La question du « *Vieux Bône* » fut à ce moment l'objet d'un arbitrage entre un Inspecteur des Ponts et Chaussées et un représentant de la Compagnie).

Les travaux et acquisitions de matériel roulant nécessités par la transformation de cette ligne se divisent en deux catégories :

La première se rapporte aux travaux et acquisitions de matériel roulant faits par la Compagnie depuis la promulgation de la loi du 26 mars 1877 déclarant d'intérêt général la section de Bône à Guelma jusqu'à la fin de l'année 1894 et comprend les dépenses engagées, à ce titre, pendant cette période. Ces travaux et acquisitions de matériel n'ayant pas fait l'objet de projets réguliers, les dépenses en résultant ne peuvent, aux termes de l'arrêt du Conseil d'Etat du 22 juillet 1892, être admises à la garantie qu'après qu'un règlement sera intervenu entre l'Etat et la Compagnie pour déterminer leur chiffre définitif et la date de leur entrée à la garantie.

Les dépenses de cette catégorie, d'après une lettre de la Compagnie du 27 décembre 1905, s'élèveraient en principal à 1.528.003 fr. 44.

La seconde catégorie comprend les travaux ou acquisitions de matériel roulant effectués depuis 1895 en vertu de projets réguliers présentés à l'Administration, exécutées après décisions approbatives, mais sans règlement préalable de l'imputation des dépenses et reçus par le contrôle.

Au 31 décembre 1904, d'après les réclamations de la Compagnie, les dépenses de cette catégorie s'élevaient en principal à la somme de 622.398 fr. 39, dont les intérêts étaient évalués par la Compagnie à 31.146 fr. 91. Le règlement de ce litige a abouti à un accord mettant à la charge de l'Etat une indemnité de 1.064.920 fr. y compris les intérêts jusqu'au 1er juillet 1907 plus les intérêts à 4 % pour la période écoulée entre le 1er juillet 1907 et le paiement de cette créance.

Algérienne postérieurement à la concession de la ligne non garantie d'Arzew à Saïda.

Les auteurs des conventions passées avec la Compagnie de l'Ouest-Algérien paraissent avoir été mieux inspirés dès l'origine en stipulant, pour le réseau concédé à cette compagnie, un capital qui a été porté successivement à 7.100.000 francs pour dépenses complémentaires à effectuer pour agrandissements ou créations ultérieures de gares, augmentation du matériel roulant et installations complémentaires de toute nature après la mise en exploitation des lignes. En outre, en vertu de l'article 8 de la convention du 16 mai 1885, la compagnie peut disposer du fonds de réserve constitué au moyen des économies faites sur le forfait d'exploitation (1) pour augmentation de matériel.

En résumé, sur les lignes de la Compagnie de la Méditerranée et sur les réseaux du Bône-Guelma et de l'Est-Algérien, à l'exception des lignes de Bône à Guelma, de Souk-Ahras à Tébessa et des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda, toutes les dépenses pour travaux complémentaires étaient à la charge des compagnies. Sur le réseau de l'Ouest-Algérien ces dépenses sont à la charge du budget jusqu'à un chiffre maximum de 7 millions 100.000 francs.

La question s'est posée de savoir si pour les lignes dotées dès l'origine d'un crédit pour travaux complémentaires, c'est à l'Etat ou à la compagnie que doit incomber la charge des travaux complémentaires qui deviendront nécessaires lorsque le crédit primitif aura été épuisé. Cette question ne paraît pas avoir été encore résolue, mais il y a tout lieu de croire qu'elle le sera au profit des compagnies. Il en sera probablement de même là où les conventions laissent aux compagnies la charge des travaux complémentaires.

Au cours de la discussion de la loi de 1904, M. Baudin, rapporteur du projet, montrait bien qu'il ne se faisait pas d'illusion à ce sujet :

(1) V. page 40.

« Les compagnies, disait-il, ont réalisé des bénéfices considérables sur l'exécution des lignes algériennes, et — retenez bien ce fait important — dans l'exécution des travaux complémentaires qu'il sera nécessaire d'effectuer, vous serez obligés de faire des travaux qu'il appartenait aux compagnies de faire le jour où elles ont exécuté les lignes. »

Ce qui s'est passé depuis la promulgation de la loi du 21 juillet 1904 ne justifie que trop ces prévisions. Une enquête préparatoire faire en 1902 et en 1903 par le Gouverneur, M. Jonnart, afin de déterminer les travaux que le service du contrôle considérait comme nécessaires, classait ces travaux en trois groupes :

A. — Terrassements, ouvrages d'art, consolidation et doublement des voies et signaux.

B. — Agrandissement et outillage des gares et ateliers.

C. — Matériel roulant.

Dans ces trois groupes, les dépenses pouvaient se répartir comme l'indique le tableau ci-après entre les différents réseaux :

Compagnies	Catégories de travaux			Totaux
	A	B	C	
P.-L.-M.	3.500.000	4.000.000	2.500.000	10.000.000
Est-Algérien. ...	4.000.000	2.000.000	2.000.000	8.000.000
Ouest-Algérien...	1.000.000	1.500.000	1.000.000	3.500.000
Bône-Guelma	1.500.000	1.000.000	1.500.000	4.000.000
Réseau oranais de l'État..........	1.500.000	1.500.000	1.500.000	4.500.000
TOTAUX...	11.500.000	10.000.000	8.500.000	30.000.000

Les conventions de la Compagnie Bône-Guelma relatives aux prolongements en Algérie de la ligne de Bône à Guelma ne prévoient aucun capital complémentaire de premier établissement à l'exception de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa qui était dotée d'un capital complémentaire de deux millions qui dès 1907 était épuisé. A cette époque, la Compagnie Bône-Guelma avait proposé, pour modifier les barèmes afférents au

transport des matières pondéreuses, un projet d'avenant à ses conventions. L'administration algérienne était disposée à ouvrir un nouveau compte de travaux complémentaire pour mettre la ligne de Tébessa à Souk-Ahras, en situation de suffire à l'augmentation des transports de phosphates.

Mais une des premières conditions qui furent posées à l'adoption de cet avenant avait été, que la compagnie contribuerait par un sacrifice aux charges nouvelles que l'Algérie était disposée à assumer. La compagnie refusa de souscrire à cette condition et retira son projet d'avenant. Elle déclarait en outre qu'elle ne pourrait continuer à exploiter ses lignes que par une modification profonde du régime actuel qui, d'après elle, la met en perte. Voici d'ailleurs les propositions qu'elle a formulées, à ce sujet, le 25 avril 1912 :

« A condition que la Colonie accepte de prendre à sa charge une dépense égale — et fasse, de la ligne à construire pour desservir les mines de l'Ouenza, etc. (1), une *concession spéciale* dont les produits nets ne se *déverseront pas* sur le réseau actuel — la Compagnie s'engage à employer, dans un délai maximum de cinq années, une somme *ne pouvant dépasser* 8.500.000 fr. à la transformation générale des installations fixes et du matériel roulant et de traction de son ancien réseau ».

En supposant, ce qui est loin d'être prouvé, qu'une somme de 17.000.000 soit suffisante pour l'exécution du programme tracé par la Compagnie, l'acceptation de ses propositions conduit à cette conséquence, qu'il faudrait mettre à la charge de la Colonie les travaux complémentaires qui deviendraient ultérieurement nécessaires, ou les payer par de nouveaux avantages.

Il ne dépend donc pas de la Compagnie que les prévisions de M. Baudin ne se réalisent, soit que l'on fasse avec elle de nouvelles conventions, soit que l'on rachète son réseau algérien.

Lorsqu'à la fin de l'année 1905, le Gouverneur général, M. Jonnart, demanda à la Compagnie de l'Est-Algérien de réali-

(1) Voir page 190.

ser sur son réseau la réforme des tarifs et d'exécuter les travaux complémentaires jugés indispensables, le premier mouvement de la compagnie fut de faire des propositions de révision de ses conventions afin de mettre à la charge de l'Algérie les dépenses qui lui incombaient, à l'exception d'une dépense de 3 millions que la compagnie consentait à garder à sa charge. Pour le surplus, les travaux complémentaires et les augmentations de matériel seraient à l'avenir effectués au moyen d'obligations spécialement émises par la compagnie à cet effet, et dont le service devait être prélevé sur le revenu net d'exploitation avant toute attribution de ce revenu net; en cas d'absence de revenu net ce service serait ajouté au revenu garanti ». Les pourparlers engagés avec la Compagnie de l'Est-Algérien agissant isolément — comme d'ailleurs avec toutes les compagnies algériennes — pour la révision de leurs conventions ou pour la constitution d'un syndicat qui devait exploiter tous les réseaux algériens après les avoir rachetés (1), ayant échoué, le Gouverneur se trouva ainsi amené à proposer le rachat de l'Est-Algérien qui fut effectué, comme nous l'avons vu, à partir du 12 mai 1908.

Quant à la Compagnie de la Méditerranée, si elle a pu jusqu'ici faire face à toutes les dépenses nouvelles d'établissement que le développement du trafic lui a imposées, c'est parce qu'elle a pu y affecter une partie du bénéfice provenant de l'excédent de l'annuité de la subvention sur les charges effectives d'emprunt. Cette part de bénéfice figure au bilan de la compagnie arrêté au 31 décembre 1911, pour 9.325.218 francs. Mais il ressort d'une lettre que le Président du Conseil d'Administration de cette compagnie, M. Dervillé, adressait le 16 juin 1905 au Gouverneur de l'Algérie que la compagnie ne dispose pas de ressources suffisantes pour doter son réseau

(1) Projet présenté par M. Dervillé, président du Conseil d'Administration de la Compagnie de la Méditerranée, le 30 décembre 1905, 20 janvier 1906, 13 avril 1906, d'accord avec les présidents des Conseils d'administration des Compagnies Bône-Guelma, Est-Algérien et Ouest-Algérien.

algérien de tous les compléments d'installation ou de matériel roulant qu'il serait utile de réaliser pour favoriser efficacement l'essor de la Colonie.

« Nous demeurons convaincus, ajoutait M. Dervillé, que la solution de la question des travaux complémentaires ne peut être cherchée que dans une convention qui permettrait d'accroître, comme le veut l'équité, le montant de notre capital garanti (1). En attendant, nous sommes dans l'obligation de nous borner aux travaux dont la nécessité est actuellement certaine.

« Le montant des travaux dont il nous est possible de nous charger s'élève approximativement à 2.500.000 fr. »

Il est probable que depuis l'époque ou M. Dervillé écrivait cette lettre, les ressources dont disposait la compagnie pour travaux complémentaires ont été épuisées et que l'Administration algérienne n'a d'autre alternative que de demander aux actionnaires de faire pour le réseau algérien de la Compagnie de la Méditerranée des sacrifices sans compensation immédiate ou bien de passer, comme le suggérait la compagnie dans la lettre précitée, une nouvelle convention lui ouvrant un compte de travaux complémentaires garanti.

Le tableau ci-après donne le montant des acquisitions de matériel roulant et des travaux complémentaires faits depuis 1901 au compte du budget de l'Algérie sur les réseaux rachetés et depuis 1905 au compte des compagnies sur les réseaux P.-L.-M., Bône-Guelma et Ouest-Algérien.

---

(1) En attendant qu'une décision ait été prise à ce sujet, la Compagnie de la Méditerranée a été autorisée, le 10 avril 1912, à envoyer sur son réseau algérien des locomotives et des wagons appartenant au réseau métropolitain. Le réseau algérien paie un prix de location de 10 francs par jour pour les locomotives, de 0 fr. 50 par jour pour les wagons découverts et de 0 fr. 65 pour les wagons couverts, qui représente l'intérêt et l'amortissement de la valeur de ce matériel. La dépense est imputée, avec les frais d'entretien courant, au compte d'exploitation des lignes algériennes.

I. — Dépenses de premier établissement faites depuis le rachat (1)

Années	Sur le réseau racheté de la Cie Franco-Algérienne		Sur le réseau racheté de la Cie de l'Est-Algérien	
	Matériel roulant mobilier, etc.	Travaux	Matériel roulant mobilier, etc.	Travaux
1901	262	19.719	»	»
1902	164.253	100.377	»	»
1903	66.856	249 978	»	»
1904	19.637	444.488	»	»
1905	42.452	942.492	»	»
1906	305.658	414 306	»	»
1907	426.935	573 065	»	»
1908	780.874	296 287	1.465.354	32.574
1909	1.192.279	808.640	540.862	327 081
1910	473.142	850.557	1.223.583	4.182.541
1911	244.879	923.648	3.808 206	5.384 226
Totaux	3.717.227	5.623.557	7.038.005	9.926.422
	9.340.784		16.964.427	
	Total général		26.305.211 (2)	

(1) Chiffres extraits des Comptes d'Administration.
(2) Non compris le prix de rachat de la ligne d'Oran à Arzew (2.620.559).

II. — Dépenses de premier établissement faites par les compagnies de 1905 a 1911

Années	P.-L.-M.		Bone-Guelma		Ouest-Algérien	
	Matériel roulant	Travaux	Matériel roulant	Travaux	Matériel roulant	Travaux
1905	274 900	71.686	22.000	265 494	135.258	42.879
1906	634.186	95.540	27.041	110.904	140 377	74.855
1907	4 086	— 15.603	4.119	623 968	125 620	236.872
1908	1 874.000	352.107	150.180	292.909	48.585	191.484
1909	947 276	1.263.063	112.495	153.202	463.347	139.118
1910	572 673	— 31.770	1.302	80.601	531 576	(1)571 074
1911	497.740	225.390	10.245	145.525	50 600	82 155
Totaux	4.804.861	1.960.413	327.382	1.672.603	1.495.363	1.338.437
	6.765.274		1.999.985		2.833 800	
	Total général			11.599.059		

(1) Dont 450.000 fr. pour la part, à forfait, de la Compagnie de l'Ouest-Algérien dans les dépenses de premier établissement de la gare d'Oran (P.-L.-M.).

Contrôle financier des Compagnies algériennes

Les compagnies algériennes sont toutes soumises à des règlements édictés par décrets, pour déterminer les justifications financières qu'elles ont à fournir sur leur gestion, et dont les dispositions sont à peu près identiques à celles auxquelles les compagnies métropolitaines sont soumises. Mais ils en diffèrent lorsqu'il s'agit de lignes dont les frais de construction ou d'exploitation ont été fixés à forfait (Compagnie Bône-Guelma, Compagnie de l'Est-Algérien). Dans ce cas les dépenses pour la construction et pour l'exploitation des lignes ne sont soumises à aucune vérification. Remarquons toutefois que lorsque les conventions stipulent, comme c'est le cas pour l'Ouest-Algérien, que la différence entre la dépense réelle et les dépenses forfaitaires sera portée à une réserve spéciale, il y a lieu à vérification des dépenses réelles.

Les comptes dressés par les compagnies sont vérifiés par le service des domaines et l'Inspection des Finances et sont arrêtés par le Ministre sur l'avis de la Commission de vérification des comptes. Cette Commission est unique pour tous les réseaux métropolitains et algériens (1).

Le réglement des comptes entre l'État et la compagnie liée à lui par des conventions forfaitaires présente encore d'autres particularités. Ainsi, des difficultés se sont élevées pour fixer la distinction entre les recettes d'exploitation et les recettes à porter en atténuation de dépenses.

Cette distinction n'a pas d'intérêt pour la Compagnie de la Méditerranée, puisque, en ce qui la concerne on calcule le produit net d'exploitation sur la base des dépenses réelles et que ce produit net est le même si l'on majore les recettes ou si l'on diminue les dépenses d'une même somme. Il n'en est plus de même lorsque les conventions établissent une relation forfaitaire entre les recettes et les dépenses pour le calcul des dépenses à admettre en compte.

---

(1) Marlio, *Les Voies ferrées*.

Si on admet qu'une recette est une recette d'exploitation, il en revient à l'État une partie fixée par les barèmes d'exploitation, tandis que si elle est imputée en atténuation de dépenses, elle va tout entière à la compagnie, puisque ces dépenses sont à la charge de cette dernière.

Bien que les règlements sur les justifications financières stipulent expressément que le compte des recettes comprend les produits bruts de toute nature, on a dû recourir à la juridiction contentieuse pour faire trancher au profit de l'État la question de savoir si, par exemple, le produit de la location des wagons aux propriétaires d'embranchements, ou le produit des taxes de magasinage devait être considéré comme des recettes d'exploitation (1).

Par contre, le Conseil d'État a jugé que le produit de la vente de marchandises avariées laissées pour compte à la compagnie, doit être considéré comme des recettes venant en atténuation de déboursés, qu'elles ne doivent pas être portées en compte, mais être déduites des dépenses correspondantes (2).

Le système des forfaits qui devait dans la pensée de ses auteurs introduire une très grande simplicité dans les relations financières entre les parties contractantes, semble n'avoir pas toujours réalisé cette espérance. C'est ainsi que lorsqu'on appliqua la loi de 1904, au moment où le service des chemins de fer a été remis à l'Algérie, les sommes litigieuses et non encore réglées réclamées par le Bône-Guelma de 1892 à 1904 inclus, s'élevaient à deux millions 940.000 francs. La plupart des questions soulevées par cette compagnie n'ont pas encore été tranchées et sont pendantes devant le Conseil d'État.

---

(1) Conseil d'Etat, 23 janvier 1891. Ouest-Algérien, 8 février 1901, Bône-Guelma.

(2) Conseil d'Etat, 3 août 1906, Bône-Guelma.

CHAPITRE III

Les Cahiers des charges

Le cahier des charges du réseau algérien de la Compagnie de la Méditerranée ne diffère pas sensiblement du cahier des charges du réseau métropolitain de cette même compagnie. C'est ce cahier des charges qui a servi de type — avec des modifications plus ou moins profondes — à toutes les concessions de chemins de fer qui ont été faites en Algérie postérieurement à 1863. Nous nous bornerons à signaler ici certaines particularités et à reproduire les clauses qui ont donné lieu, à l'occasion du rachat de l'Est-Algérien, à des difficultés d'interprétation qui ne s'étaient pas encore présentées jusqu'ici.

Au moment où s'élaborait le premier cahier des charges qui devait être imposé à la Compagnie des chemins de fer algériens, avant que la Compagnie de la Méditerranée lui fût substituée, on avait admis le principe que les voies ferrées de l'Algérie pourraient être établies le plus économiquement possible. On alla même jusqu'à préconiser la construction de chemins de fer à traction de chevaux. Cette idée, qui nous paraît aujourd'hui singulière, fut heureusement abandonnée. Il faut dire d'ailleurs que ni le général de Chabaud-Latour, ni le Ministre de la guerre ne paraissent s'y être arrêtés un seul instant. Il est curieux de constater que la largeur de la voie ne fut pas mise en question. Les ardentes controverses entre partisans et adversaires de la voie étroite nous ont été épargnées et nous pourrons ainsi voir un jour, des trains à marche rapide circuler sur une ligne à *voie normale*, allant de Tanger à Tunis et destinée, par son prolongement sur la Tripolitaine et l'Egypte, à

devenir, à une époque qui n'est peut-être pas très éloignée, une grande voie internationale.

Nombre de voies. — Les terrains devaient être acquis pour deux voies sur le réseau de la Compagnie de la Méditerranée et, pour toutes les autres compagnies, pour une seule voie. En outre, — et cette disposition ne figure que dans le cahier des charges de la Compagnie P.-L.-M., — « la compagnie est tenue d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin de fer, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'Administration ».

Rayons des courbes. — Rampes. — A moins d'une autorisation spéciale, les rayons de courbe ne peuvent être, sur la Compagnie P.-L.-M., inférieurs à 200 mètres, à 100 mètres sur la Franco-Algérienne ; à 100, 250 ou 300 mètres, suivant les lignes, sur le Bône-Guelma ; à 200 ou 250 mètres sur l'Est-Algérien ; à 300 mètres sur l'Ouest-Algérien. Sur toutes les lignes on a fixé, pour les pentes et rampes, un maximum de 25 millimètres par mètre.

Gares et Stations. — Comme dans la Métropole, « le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises, seront déterminées par l'Administration, après une enquête spéciale et après avoir entendu la compagnie ».

On remarquera que rien n'avait été prévu dans le cahier des charges primitif pour l'établissement de nouvelles gares ou stations postérieurement à la mise en exploitation des lignes. Cette lacune, particulièrement choquante dans un pays de colonisation, où des villages sont créés chaque année, avait été comblée, dans le cahier des charges annexé à la convention du 10 décembre 1881, approuvée par la loi du 5 août 1882 qui concéda la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent par une clause applicable à l'ensemble du réseau de l'Ouest-Algérien et qui était ainsi rédigée : « Toutefois, si pendant la durée de la concession de nouvelles stations de voyageurs ou gares de mar-

chandises sont reconnues nécessaires par le Ministre des travaux publics, la compagnie sera tenue de les établir et de les exploiter. Leur emplacement sera déterminé par le Ministre, la compagnie entendue, après une enquête spéciale ».

Une clause analogue fut introduite dans le cahier des charges annexé à la convention du 15 mai 1884 (loi du 15 avril 1885) qui concédait à la Compagnie Franco-Algérienne la ligne de Mostaganem à Tiaret (article 30). Mais la compagnie, qui trouvait sans doute que cette clause était trop favorable aux intérêts de l'Algérie, obtint (convention du 23 mai 1885 approuvée par une loi du 28 juillet 1888), que l'application en serait ajournée jusqu'au *complet remboursement des avances de l'Etat au titre de la garantie !* En d'autres termes jusqu'aux calendes grecques.

A la même époque, la convention du 23 mai 1885, approuvée par une loi du 28 juillet 1885, qui a concédé à la Compagnie Bône-Guelma la ligne de Souk-Ahras à Tébessa a stipulé également (article 9) que la compagnie serait tenue de créer, *sur cette ligne*, les nouvelles gares ou stations dont l'établissement serait reconnu nécessaire par le Ministre des travaux publics, mais cette création n'est obligatoire pour la compagnie, jusqu'à complet remboursement des avances de l'Etat au titre de la garantie d'intérêt, que dans la limite des sommes disponibles sur le compte des travaux complémentaires (1).

---

(1) Une loi est intervenue qui a fort heureusement permis de suppléer, sur ce point, à l'insuffisance des cahiers des charges algériens. On sait que la jurisprudence du Conseil d'Etat a jusqu'à présent dénié à l'Etat le droit d'imposer aux compagnies, en l'absence d'une clause du cahier des charges, la création de nouvelles gares, stations ou haltes en sus de celles dont le nombre et l'emplacement ont été déterminés lors de la construction du chemin de fer. Cependant l'accroissement du trafic ou les intérêts locaux justifient souvent, soit la création de nouvelles gares, soit l'extension des services des gares existantes. Le législateur a été ainsi amené à créer au profit des départements, des communes ou des Chambres de commerce qui consentiraient à supporter les frais de ces travaux, des ressources spéciales sous la forme de surtaxes s'ajoutant au prix des tarifs applicables aux voyageurs ou aux marchandises en provenance ou à destination de la gare ou de la halte considérée (loi du 26 octobre 1897, modifiée par la loi du 17 avril 1906).

Classes de voyageurs. — Sur le réseau de la Compagnie P.-L.-M. il doit y avoir trois classes de voitures au moins et deux classes seulement sur les autres réseaux. Seul, l'ancien réseau de la Compagnie Franco-Algérienne profite de cette possibilité ; tous les autres réseaux ont les trois classes comme dans la Métropole.

Le cahier des charges de la Compagnie P.-L.-M. stipulait que : « L'Administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules ». Bien que cette disposition soit plus utile peut-être en Algérie que partout ailleurs, la compagnie en obtint la suppression par le décret du 7 août 1867. Il est à remarquer qu'elle a été maintenue dans les cahiers des charges des autres réseaux algériens.

Tarifs (1). — A l'origine des chemins de fer algériens, au moment où on préparait le cahier des charges, on paraît s'être fait quelque illusion au sujet des tarifs qui pourraient être appliqués au transport des voyageurs et des marchandises sur les lignes projetées.

En Algérie, disait l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Gayant, où les transports sont aujourd'hui si difficiles et, par suite, si chers, les compagnies sont disposées à demander des prix élevés qui diminuent peu les frais actuels ; ainsi, pour le chemin de fer de la mer à Constantine, le conseil général des Ponts et Chaussées et la Commission supérieure des chemins de fer avaient admis pour les voyageurs 18 centimes, 15 et 12; pour les marchandises à petite vitesse, 40 centimes, 35 et 30; ces prix, en moyenne, sont doubles de ceux de France

(1) Un tarif de chemin de fer est un relevé des taxes ou prix des opérations de transport des chemins de fer.

La taxe est le prix d'une opération déterminée.

Le tarif du cahier des charges, ou *tarif légal*, est celui qui est fixé par les actes de concession ; ce tarif établit des maxima qui ne peuvent pas être dépassés, mais qui peuvent être abaissés, pourvu que le concessionnaire en fasse la proposition.

Le tarif général est celui qui s'applique aux transports soumis au droit

pour les voyageurs, et ils s'élèvent, aussi, en moyenne, à deux fois et demie les prix français à l'égard de la marchandise.

« La Commission a pensé qu'on devrait, sans doute, avoir en vue le rendement des chemins de fer, mais que le meilleur moyen d'accroître ce rendement, c'était d'attirer les voyageurs non seulement par la vitesse du transport, mais encore par une certaine économie sur les prix actuels ; elle a été d'avis que ces principes devaient s'appliquer surtout aux voyageurs de 3e classe, et qu'il convenait de présenter notamment aux indigènes, qui aujourd'hui voyagent à cheval, des avantages marqués: elle a donc admis pour cette classe le prix de 8 centimes qui est encore de 50 % environ au-dessus du prix du tarif français.

« Quant à la 1re classe, elle n'a pas vu d'inconvénients à ce que ceux qui désirent le confort le payent, et elle propose de porter le tarif à 20 centimes.

« Pour la 2e classe, elle a pris une moyenne entre les prix de première et de troisième classe.

« Des motifs analogues ont engagé la Commission à abaisser le tarif des marchandises ; elle prie de remarquer que les chemins de fer algériens auront à lutter, dans bien des cas, contre le transport par bêtes de somme, qui n'occasionne à l'indigène que des frais peu importants ; puis, ce n'est pas assez que de rendre les transports faciles en établissant de bonnes voies de communication, il faut encore qu'ils ne soient pas trop dispendieux et qu'on puisse s'en servir.

« Sans doute, l'intérêt des compagnies est un sûr garant de l'abaissement des tarifs quand cette mesure est utile ; mais on pourrait craindre qu'il y eût indifférence à cet égard si, au

---

commun. Les prix de ce tarif peuvent être égaux ou inférieurs à ceux du tarif légal.

Les tarifs spéciaux sont ceux dont l'application est subordonnée à des conditions particulières que les voyageurs ou les expéditeurs sont présumés accepter en échange d'une réduction de prix.

Le tarif commun est celui dans lequel sont contenues les taxes totales de transport entre les gares de plusieurs réseaux.

début, les chemins de fer ne rapportaient pas l'intérêt garanti par l'Etat.

« Ces considérations ont déterminé la Commission à doubler les prix français pour les marchandises ».

A son tour, dans son rapport au Corps législatif (session de 1860), « sur le projet de loi relatif à l'établissement des chemins de fer en Algérie », le comte Le Hon montre en ces termes l'exagération des tarifs du premier projet de cahier des charges :

« Dans le premier cahier des charges, les tarifs étaient :

1° Pour les marchandises, doubles de ceux de France, dont le maximum n'a jamais été perçu ;

2° Pour les voyageurs de première classe et deuxième classe, doubles également, et élevés seulement de 50 % pour ceux de troisième classe.

« Ils n'auraient donné qu'une faible diminution sur les prix actuels des transports et, même pour les marchandises, il y aurait eu, dans plusieurs cas, une augmentation et au plus une diminution de 16 %.

« Ainsi les voyageurs auraient payé les prix que prennent les voitures, et pour le transport des bestiaux on n'aurait pas usé du chemin de fer aux conditions demandées ; les seuls avantages qu'on aurait trouvés eussent été la fixité des prix, la régularité et la célérité.

« Votre Commission, Messieurs, a compris immédiatement qu'un pareil état de choses ne pouvait subsister.

« On aurait été amené à se demander s'il était utile de faire des sacrifices pour exécuter un réseau de chemins de fer, lorsqu'on atteignait si peu le but qu'on s'était proposé.

« Nous n'avons pas besoin de revenir sur le rôle que les voies ferrées sont appelées à jouer en Algérie ; elles constituent un ensemble de viabilité qui manque complètement et qui est destiné à développer, par des transports faciles et économiques, tous les intérêts. Si les charges qu'elles imposent détruisent en presque totalité les avantages qu'elles doivent produire, on

arriverait à un résultat négatif dont il est inutile de démontrer les tristes conséquences pour la colonisation.

« On sait bien que forcément les compagnies ne peuvent appliquer le maximum des tarifs, et qu'à un moment donné elles doivent les abaisser pour constituer et augmenter leur trafic ; mais quand il s'agit d'un pays naissant, qui a besoin de tous les encouragements, privé de canaux, rivières et roulage dont la concurrence détermine principalement les abaissements de tarifs, il ne faut pas s'en remettre à une compagnie pour servir l'intérêt général, alors que l'intérêt privé devra d'abord la préoccuper. C'est lui qui avait inspiré ces tarifs contre lesquels ont réclamé votre Commission et tous ceux que leurs intérêts attachent à l'Algérie ».

« Le Gouvernement, Messieurs, a bien vu ce qu'il y avait de grave dans ces réclamations, il a voulu rendre plus efficaces, pour la prospérité de notre colonie, les sacrifices qu'il impose au Trésor ; de plus, il a pensé qu'au moment où l'Empereur se préoccupe, avec tant de sollicitude, des moyens de diminuer les frais de transport dans la Métropole, il ne convenait pas de proposer en Algérie des tarifs doubles des tarifs légaux en France, et très probablement triples de ceux qui y sont réellement appliqués ».

« Les tarifs primitivement proposés ont été abaissés et resteront, en général, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, de 25 à 50 % plus élevés que ceux de France ».

Le cahier des charges annexé à la loi de concession des premiers chemins de fer de l'Algérie établit en conséquence un tarif légal dont les taxes sont les suivantes :

Voyageurs : 1re classe, 0,16 ; 2e classe, 0,12 ; 3e classe, 0,08.

Marchandises. — Transportées à grande vitesse, par tonne et par kilomètre, 0,54.

Transportées à petite vitesse : 1re classe, 0,24 ; 2e classe, 0,20 ; 3e classe, 0,13.

C'est ce tarif qui est devenu le tarif légal pour toutes les concessions faites postérieurement à 1863.

Les tarifs algériens offrent cette particularité que le délai après lequel les taxes abaissées peuvent être relevées n'est que de trois mois au lieu d'un an dans la Métropole. Il en résulte qu'on peut établir en Algérie des tarifs de saison.

Comme nous l'avons vu le rapporteur du projet de loi relatif à l'établissement des chemins de fer algériens, le comte Le Hon, croyait que les compagnies n'appliqueraient pas le tarif légal et qu'elles seraient nécessairement amenées à l'abaisser pour augmenter leur trafic (1). C'est néanmoins les prix de ce tarif que la Compagnie des Chemins de fer Algériens voulait appliquer lors de l'ouverture de la ligne d'Alger à Blida (1862). Mais l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Hardy qui remplissait, à cette époque, les fonctions de chef du contrôle, proposa de refuser l'homologation du tarif des voyageurs qui était, à son avis, exorbitant et « *devait frapper de stérilité le premier chemin de fer qui allait être établi en Algérie* ».

La compagnie appelée à se prononcer sur les objections formulées par M. Hardy dut convenir que le tarif légal était inapplicable. Toutefois, elle crut satisfaire aux desiderata exprimés par l'administration algérienne en réduisant à 0 fr. 135, 0 fr. 105 et 0 fr. 07 les bases kilométriques du tarif des voyageurs.

Ce tarif, homologué le 4 septembre 1862, par le maréchal Pélissier, Gouverneur général « pour ne pas prolonger une discussion qui aurait fini par retarder l'ouverture de la ligne »

---

(1) L'adoption d'un tarif légal très élevé a eu des conséquences que ne pouvaient pas prévoir les rédacteurs du cahier des charges : c'est en effet ce même cahier des charges qui a servi de base aux concessions de chemins de fer faites en Algérie aux compagnies à forfaits. Or — et nous aurons souvent l'occasion de revenir sur ce point — toutes les fois que l'on a demandé à ces compagnies d'abaisser leurs tarifs, qui, dans bien des cas, étaient prohibitifs, elles se sont toujours retranchées derrière cette affirmation que les formules inscrites dans leurs contrats en vue de déterminer le montant forfaitaire de leurs frais d'exploitation supposaient l'application de taxes élevées.

resta en vigueur jusqu'à la fin de 1863. A cette époque, la Compagnie P.-L.-M. qui venait d'être substituée à la Compagnie des Chemins de fer Algériens, proposa d'appliquer au transport des voyageurs sur son réseau d'Algérie les tarifs qu'elle appliquait dans la Métropole (y compris l'impôt). Le tarif algérien se trouva ainsi abaissé à o fr. 112 pour la 1re classe, à o fr. 084 pour la 2e classe à o fr. 0616 pour la troisième. C'est ce tarif qui a été successivement adopté depuis par toutes les compagnies algériennes, à l'exception de la Compagnie Franco-Algérienne qui n'avait que deux classes taxées, sur la ligne d'Arzew à Aïn-Sefra à o fr. 12 et à o fr. 08 et la petite ligne de Bône à Aïn-Mokra qui a adopté le tarif de o fr. 12, o fr. 08 et o fr. 04 par kilomètre.

En même temps qu'elle abaissait le tarif des voyageurs, la Compagnie P.-L.-M. réduisait de 25 % les prix de transport des marchandises de la 1re et de la 2e série et de 8 % le prix de transport de la 3e série. Cette réduction était dans la réalité plus forte pour un grand nombre de marchandises.

La Compagnie P.-L.-M. adoptait en effet une nouvelle classification — qui est devenue plus tard la classification de la plupart des réseaux algériens — et qui faisait descendre à une série inférieure certaines marchandises inscrites, dans le cahier des charges, à une classe supérieure. En outre, elle supprimait les frais accessoires de chargement, de déchargement et de gare qui, à cette époque, alors que la ligne d'Alger à Blida était seule livrée à l'exploitation, grevaient de deux francs par tonne les transports à petite vitesse.

Le tarif général de petite vitesse fixait à ce moment les taxes à percevoir à

o fr. 18	pour les	marchandises de la	1re série
o fr. 15	—	—	2e série
o fr. 12	—	—	3e série

Trois tarifs spéciaux applicables au transport des minerais de fer (o fr. 08 la tonne kilométrique), des arbres et arbustes

vivants, pailles et fourrages, et des bestiaux (0 fr. 30 par wagon kilométrique) apparaissent alors dans la tarification des lignes algériennes.

En 1869, les tarifs de la Compagnie P.-L.-M. sont l'objet d'une nouvelle modification.

Pour les voyageurs, la compagnie conserve le tarif métropolitain sur la section d'Alger à Bou-Medfa. Sur les autres sections, le tarif de la 1re classe est maintenu aux prix fixés par le cahier des charges : ce n'est que le 18 mars 1872, que cette anomalie disparaît des tarifs de la compagnie.

Entre temps, un tarif de billets d'aller et retour intéressant 24 relations avait été mis en application par la compagnie.

Le tarif de la petite vitesse fut également remanié en 1869 : aux taxes à bases kilométriques invariables sont substitués des tarifs différentiels.

	1re SÉRIE	2e SÉRIE	3e SÉRIE
Pour les parcours jusqu'à 100 kilom. inclusivement.	0,18 avec maximum de 17 francs	0,15 avec maximum de 14 francs	0,12 avec maximum de 11 francs
Au-dessus de 100 kilom. jusqu'à 200 kilomètres...	0,17 avec maximum de 32 francs	0.14 avec maximum de 26 francs	0.11 avec maximum de 20 francs
Au-dessus de 200 kilom.....	0,16	0,13	0,10

Sur la ligne de Philippeville à Constantine les tarifs du cahier des charges étaient conservés pour les marchandises.

Les tarifs de 1869 comportaient deux tarifs spéciaux nouveaux et une quarantaine de marchandises bénéficiaient d'abaissements de taxes.

La fin de l'année 1871 est marquée par une proposition qui paraît s'inspirer d'idées de réaction contre les tendances libérales qui avaient prévalu jusque là. La compagnie obtient le relèvement des prix de 75 marchandises parmi lesquelles

figurent les alcools, les huiles, les cotonnades, les sucres ; tous les minima de perception sont relevés en sorte que les tarifs spéciaux ne commencent à être plus avantageux que le tarif général qu'à des distances de 20, 25 et 32 kilomètres.

De nouveaux tarifs spéciaux étendant l'application des tarifs réduits à un certain nombre de marchandises nouvelles étaient créés ; mais si les prix de ces tarifs étaient abaissés pour les grandes distances, ils étaient relevés pour les faibles distances.

Malgré les objections auxquelles ces propositions de la compagnie se heurtèrent, elles furent approuvées le 18 mars 1872 par l'amiral de Gueydon, Gouverneur de l'Algérie.

Le mouvement de réaction commencé en 1871 se poursuit en 1873 : le 31 juillet, la compagnie propose le relèvement de séries de 28 articles. Pour 10 de ces articles, la mesure était sans compensation. Pour les autres (huiles, bois de construction, sel marin..., etc.), elle était atténuée par l'établissement de nouveaux tarifs spéciaux ou par l'abaissement des prix portés aux tarifs existants. De plus, la houille, le coke, les laines brutes, les oranges et les citrons, bénéficiaient des prix abaissés des tarifs spéciaux. Enfin le tarif général des marchandises de la troisième série était réduit pour les parcours supérieurs à 200 kilomètres. Il y a lieu d'ajouter toutefois que le tarif des billets d'aller et retour était étendu à quelques relations nouvelles.

Toutes ces propositions s'inspiraient de l'idée de favoriser les transports au delà du point de partage de la ligne d'Alger à Oran (210 kilomètres) (1). Mais malgré l'opposition faite

---

(1) Au point de vue du trafic, en effet, les 426 kilom. de longueur du chemin de fer sont divisés en deux sections à peu près égales et presque indépendantes, par un point de partage situé vers Orléansville, les relations locales sont toutes dirigées sur la section Est vers Alger, sur la section Ouest vers Oran ; quant aux relations de bout en bout, elles sont presque exclusivement desservies par la voie maritime si bien que le parcours moyen de chaque tonne transportée sur le chemin de fer n'était, avant la réforme, que de 55 kilomètres. En réalité, en faisant des abaissements considérables pour des parcours de plus de 200 kilomètres, la

par l'ingénieur en chef Genty qui faisait remarquer que les relèvements proposés par la compagnie « n'auraient pas d'autre résultat que de faire perdre à la voie ferrée, en faveur du roulage, le transport des marchandises frappées », ces propositions reçurent l'homologation du Gouverneur général Chanzy, le 27 septembre 1873.

A partir de cette époque et jusqu'à la révision de 1899, les tarifs de la Compagnie P.-L.-M. ne furent plus l'objet que de modifications de détail qui avaient pour but soit la création de nouveaux tarifs spéciaux, soit l'inscription de nouvelles marchandises dans les tarifs spéciaux existants.

Malgré ces améliorations partielles, il devint bientôt évident que cette tarification des marchandises qui semblait ne tenir aucun compte des progrès réalisés sur le réseau métropolitain de la Compagnie P.-L.-M. exigeait des réformes profondes.

Proposition de refonte générale de ses tarifs.— Le 9 août 1895, la compagnie fit une première proposition de refonte générale de ses tarifs. Mais le projet qu'elle soumit au Ministre des Travaux publics souleva de telles réclamations que la compagnie prit le parti de le retirer et de le remplacer, le 6 mai 1897, par une nouvelle proposition qui, après une longue et minutieuse instruction, fut homologuée le 22 février 1899 et appliquée à partir du 20 mai de la même année. Ces tarifs ont substitué, à la classification en trois séries, une classification en six séries se rapprochant de la classification métropolitaine sans se confondre avec elle; chacune de ces séries nouvelles est taxée au prix de tarifs du système belge (1) à bases décroissantes avec addition de frais accessoires. Ces barè-

Compagnie P.-L.-M. ne faisait presque aucun sacrifice sur les recettes acquises, de sorte que tout le trafic que pourrait amener à ses rails cet abaissement anormal devait être autant de gagné.

(1) Les tarifs différentiels, c'est-à-dire dont la base (ou prix kilométrique) varie suivant la distance de telle façon que la taxe totale ne soit plus proportionnelle à la distance, peuvent être calculés de différentes manières. Tantôt la base, quoique se modifiant avec la distance est unique

mes comportaient sur les deux lignes algériennes de la compagnie des abaissements sensibles.

Les prix établis pour la ligne d'Alger à Oran ne différaient pas beaucoup de ceux qui sont appliqués sur les réseaux métropolitains.

Pour ne pas faire des relèvements considérables sur les petits parcours en introduisant des frais accessoires sur la ligne

---

pour un transport déterminé et s'applique à toute la longueur du parcours, de l'origine au point terminus.

o fr. 10 par kilomètre pour les transports sur une distance inférieure à 100 kilomètres ;

o fr. 08 pour les transports sur une distance égale ou supérieure à 100 kilomètres, mais inférieure à 200 kilomètres ;

o fr. 06 pour les transports dont la distance sera égale ou supérieure à 200 kilomètres.

Dans ce système une tonne de marchandises transportée

à 50 kilomètres paiera (50 × 0.10) = 5 francs
à 150 kilomètres paiera (150 × 0.08) = 12 francs
à 250 kilomètres paiera (250 × 0.06) = 15 francs

Mais la taxe applicable serait, pour certains parcours, supérieure, dans ce système, à la taxe applicable à des parcours plus longs. Ainsi les parcours de 81 à 99 kilomètres seraient taxés plus chers que les parcours égaux ou immédiatement supérieurs à 100 kilomètres, il en serait de même pour les parcours de 150 à 199 kilomètres qui seraient taxés plus cher que les parcours égaux ou immédiatement supérieurs à 200 kilomètres. Comme la limitation par maxima, la limitation par minima soumet à la même taxe totale des parcours très différents.

Pour remédier à ces inconvénients des *tarifs différentiels à paliers* on a imaginé un système comportant, comme les précédents, une échelle de distances ; mais pour chacun des gradins de cette échelle la base reste constante quelle que soit la longueur du parcours.

Par exemple, la taxe sera fixée à o fr. 10 par kilomètre jusqu'à 100 kilomètres. o fr. 08 par kilomètre en sus des 100 premiers jusqu'à 200 kilomètres. o fr. 06 par kilomètre en sus des 200 premiers.

Elle sera, dès lors, pour un parcours :

de 100 kilomètres (100 × 0.10) = ... 10 francs
de 200 kilomètres (100 × 0.10 + 100 × 0.08) = ... 18 francs
de 250 kilomètres (100 × 0.10 + 100 × 0.08 + 50 × 0.06) = 21 francs

Les barèmes établis d'après ce mode de calcul sont dits barèmes belges, parce que c'est la Belgique qui les a pratiqués la première,

d'Alger à Oran où il n'en était pas perçu, la compagnie avait dû réduire les bases initiales des premières séries à des chiffres aussi bas qu'en France. Au delà de 200 kilomètres les prix descendent même bien plus bas que dans la Métropole, la concurrence du cabotage et surtout la division économique et administrative du pays en deux régions bien distinctes, ayant leur centre, l'un à Alger, l'autre à Oran, expliquent la chute brusque des bases des barèmes pour les parcours dépassant ce chiffre.

Sur la ligne de Philippeville à Constantine, les prix nouveaux, tout en comportant des abaissements considérables par rapport aux prix antérieurs et à ceux de tous les autres réseaux algériens, restaient sensiblement supérieurs à ceux de la ligne d'Alger à Oran.

En même temps que ce nouveau tarif général, la Compagnie P.-L.-M. proposait de mettre en vigueur sur chacune de ces deux lignes des tarifs spéciaux s'appliquant à la plupart des marchandises et conçus dans un esprit analogue. Ils répartissaient les marchandises entre 30 tarifs, avec le même numérotage qu'en France et leur appliquaient des barèmes du système belge avec des bases initiales sensiblement plus réduites sur la ligne d'Alger à Oran que sur celle de Philippeville à Constantine et une décroissance rapide de ces bases sur la première ligne au delà de 200 kilomètres.

C'est en 1899 également que la Compagnie de la Méditerranée remplaça son tarif de voyageurs à bases kilométriques invariables par un tarif à bases décroissantes suivant la distance. De plus, la compagnie augmentait le nombre des gares bénéficiant de billets d'aller et retour.

Les propositions de la compagnie furent homologuées le 1er février 1900. En même temps qu'elle proposait la modification de son tarif voyageur, la Compagnie P.-L.-M. demandait, le 14 août 1899, à modifier les tarifs de transport des bagages, articles de messageries, marchandises, denrées fraîches.

Depuis, la compagnie a demandé (le 25 juillet 1903) à appliquer à la ligne de Philippeville à Constantine, où des tarifs plus

élevés avaient été maintenus, les tarifs appliqués sur la ligne d'Alger à Oran.

Nous nous sommes plus particulièrement étendus sur l'historique du développement de la tarification de la Compagnie de la Méditerranée, parce qu'on peut en tirer d'utiles leçons.

Les tarifs appliqués par la Compagnie P.-L.-M. sur la ligne d'Alger à Oran étaient, dans leur ensemble, les plus bas de l'Algérie et c'est en prenant pour types ces tarifs — modifiés comme on le verra ci-après, au delà de 200 kilomètres — qu'a été réalisée l'unification des tarifs de l'Algérie.

Tarifs de l'Ouest-Algérien. — Le tarif général en vigueur sur le réseau de l'Ouest-Algérien pour le transport des voyageurs est identique, comme prix, au tarif appliqué par la Compagnie de la Méditerranée jusqu'à 150 kilomètres.

La Compagnie de l'Ouest-Algérien a adopté, pour les messageries transportées en grande vitesse le tarif de la Compagnie P.-L.-M.

L'Ouest-Algérien, au début de son exploitation, avait adopté pour tarif général de petite vitesse la classification en trois séries avec des prix se rapprochant beaucoup de ceux du tarif légal ; puis il avait établi 9 barèmes généraux auxquels les tarifs spéciaux renvoient dans la plupart des cas.

Jusqu'en 1900, la compagnie n'apporta pas de changement notable à cette tarification.

En ce qui concerne les tarifs spéciaux, la Compagnie de l'Ouest-Algérien adopta de bonne heure un numérotage et une répartition des marchandises conformes au numérotage et à la classification adoptés par la Compagnie de la Méditerranée.

Tarifs du Réseau Oranais de l'Etat. — Sur le réseau de l'ancienne Compagnie Franco-Algérienne il n'y avait, pour les voyageurs que deux classes de voitures appelées premières et secondes et qui, en réalité, n'étaient que des secondes et des troisièmes et pour lesquelles on percevait :

1re classe, 0 fr. 12 par kilomètre ; 2e classe, 0 fr. 08 par kilomètre.

La Compagnie Franco-Algérienne s'obstina, jusqu'au dernier moment à conserver ce tarif. C'est seulement le 20 novembre 1900, à la veille de sa disparition, qu'elle proposa le tarif qui est encore en vigueur et qui est appliqué à la seconde et à la troisième classe sur les autres réseaux algériens, sauf le P.-L.-M. qui n'a maintenu ce tarif que jusqu'à la distance de 150 kilomètres (il décroît au delà de cette distance).

La Compagnie Franco-Algérienne avait adopté, pour son tarif général de petite vitesse, la classification en quatre séries taxées conformément au tarif ci-après :

1re série........	0 24	par tonne et par	kilomètre
2e —	0 20	—	—
3e —	0 16	—	—
4e —	0 13	—	—

Cette compagnie avait établi des tarifs spéciaux pour quelques marchandises. La classification de ces tarifs n'offrait aucun groupement méthodique ; les marchandises étaient réparties dans les tarifs non d'après leur nature, mais d'après la taxe à laquelle elles étaient soumises.

Tarifs de la Compagnie Bône-Guelma. — Le tarif général appliqué aux voyageurs dès l'ouverture à l'exploitation des lignes du Bône-Guelma était le même que le tarif de la Compagnie P.-L.-M.

Il était délivré des billets d'aller et retour avec réduction de 30 % entre les gares ayant des relations importantes.

Pour les transports à petite vitesse, le Bône-Guelma avait adopté une classification en quatre séries, présentant pour les marchandises des dernières catégories des réductions de prix sur le tarif légal.

La compagnie avait, en outre, établi au tarif général une cinquième série, taxée au prix de 0 fr. 10 par tonne et par kilo-

mètre pour certaines marchandises de la quatrième série transportées par wagons complets. De plus, pour corriger l'élévation des prix de ce tarif général, la compagnie a établi des tarifs spéciaux s'appliquant principalement au transport des minerais, des céréales, des vins, etc. Le prix de transport des phosphates a été considérablement réduit, ce qui a permis aux exploitations de la région de Tébessa de prendre un développement considérable.

Tarifs de la Compagnie de l'Est-Algérien. — En 1879, lors de l'ouverture à l'exploitation de la ligne de Sétif à Constantine — qui constituait une première section de son réseau — la Compagnie de l'Est-Algérien avait proposé d'appliquer au transport des voyageurs et des marchandises les prix du tarif du cahier des charges. Cette proposition souleva des réclamations telles que le Gouverneur Albert Grévy ne crut pas devoir l'homologuer. Ce refus avait pour conséquence l'ajournement de l'ouverture de la ligne. La compagnie, qui avait le plus grand intérêt à ce que cette ligne fût livrée à l'exploitation dans le plus bref délai, céda à la pression qui était ainsi faite sur elle et appliqua sur cette ligne — et plus tard sur tout son réseau — les tarifs de la ligne de Philippeville à Constantine. Les tarifs généraux restèrent ceux du tarif légal.

Ce qu'étaient ces tarifs, que les populations desservies par la nouvelle ligne considéraient comme des tarifs acceptables, une délibération de la Chambre de Commerce d'Alger du 24 octobre 1887 nous en donne une idée : Les céréales étaient — et sont restées — le principal élément du trafic des Hauts-Plateaux de Sétif ; favoriser le transport des céréales c'était leur ouvrir de nouveaux débouchés, développer l'agriculture, augmenter la richesse publique et, par une conséquence nécessaire, favoriser la mise en valeur d'immenses étendues de terres incultes. Les céréales transportées sur le réseau de l'Est-Algérien étaient taxées à 0 fr. 13 la tonne kilométrique à toute distance. Ce tarif était de 148, de 181 et de 236 pour cent plus élevé que le tarif

de l'Est-Français (1) pour le même transport à 100, 200 ou 300 kilomètres (2).

On a construit à grands frais un chemin de fer pour permettre aux colons, non seulement d'écouler leurs produits, mais avant tout et surtout pour leur permettre de s'installer, de construire leurs maisons, de faire venir, du port le plus voisin, les bois, les matériaux de construction qui manquent sur place ; les bois leur coûteront 110, 186 ou 233 pour cent de plus de transport que dans l'Est de la France.

Les briques et les tuiles, matières plus lourdes et de moindre valeur que les bois, paieront davantage : 164, 233 et 275 % de plus à 100, 200 ou 300 kilomètres. Pour se chauffer dans des régions complètement déboisées où le thermomètre descend en hiver à plusieurs degrés au-dessous de zéro, il faudra se procurer du coke ou de la houille en payant de 186 à 333 % de plus que dans la Métropole, avec cette circonstance aggravante qu'en Algérie il faut faire venir de fort loin ce qu'en France on a le plus souvent, pour ainsi dire, à portée de la main.

Parlerons-nous après cela du transport des marchandises de consommation courante qui font nécessairement l'objet d'expéditions de détail taxées aux prix et conditions du tarif général ? Certaines denrées paieront de 50 à 60 %, d'autres 118, 129 et 132 % plus cher que dans la Métropole ; il en est ainsi, d'ailleurs de tout.

La Chambre de Commerce d'Alger faisait remarquer à cette occasion que « si des propriétaires, des industriels, des commer-

---

(1) Nous choisirons les tarifs de l'Est Français, disait le rapporteur à la Chambre de Commerce, M. Clairin, parce que la Compagnie de l'Est applique des taxes qui nous paraissent plus simples et mieux ordonnées que celles adoptées par les autres compagnies de la métropole. On peut ajouter d'ailleurs, que les tarifs de l'Est ne différaient pas sensiblement des tarifs des autres réseaux français.

(2) M. Clairin, dans son rapport, cite ce fait extravagant que les grains de la région de Sétif payaient à cette époque beaucoup plus de transport pour arriver à Alger (308 kil.) que les cargaisons amenées de l'Inde pour alimenter les distilleries du littoral algérien.

çants et surtout des colons, avaient à supporter pour les avances dont ils ont besoin des intérêts calculés au double, au triple, au quintuple ou au décuple du taux normal, ils ne pourraient, à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles, ni améliorer leurs propriétés, ni étendre leurs relations ou leurs cultures, ni attendre leurs récoltes, parce que l'énormité des frais généraux arrêterait toute exploitation et tout progrès ».

« Or, l'usure, en matière de transports, est aussi contraire au développement de la richesse que l'usure en matière de crédit ».

Elle n'avait donc pas de peine à montrer que le réseau de l'Est-Algérien, dans les conditions où il était exploité, n'avait pas « produit d'améliorations notables à l'ancien état de choses ».

Il ne faudrait pas croire qu'il a suffi de signaler cette situation à la compagnie pour qu'elle y portât remède. Dans plus de cent rapports, mémoires ou lettres, écrivait la Chambre de Commerce de Constantine, nous avons protesté contre l'élévation des tarifs appliqués dans le département de Constantine. « Ce qu'il est facile de constater, ajoutait-elle, ce sont les résultats désastreux, immédiats et certains du maintien des tarifs actuels. Comme le constate avec raison le Comice agricole de Sétif, sur tous les points distants de plus de 100 à 150 kilomètres des ports, la culture des céréales est impossible ou ruineuse pour les Européens. Les anciens villages se dépeuplent. Les indigènes eux-mêmes se voient forcés d'abandonner peu à peu leur seule culture, celle des céréales. Dans l'intérieur, nos richesses minières ne peuvent être exploitées, le prix inabordable de la houille empêche toute création d'industrie (1) ». Ces protestations étaient restées sans effet sur la Compagnie de l'Est-Algérien ; ce n'est que quelques années plus tard, lorsqu'elle fut placée — à la suite d'une crise qui faillit amener sa déchéance — sous l'habile direction de M. Mayer, qu'elle se

(1) Lettre du Gouverneur, aux sénateurs et députés, Mars 1888.

décida à donner, dans une mesure encore bien restreinte, quelques satisfactions à l'opinion soulevée contre elle.

Quant au tarif des voyageurs, il était le même que celui qui est appliqué sur tous les réseaux algériens et sur les lignes de la Compagnie P.-L.-M. jusqu'à 150 kilomètres ; mais il prévoyait comme condition particulière d'application que la compagnie n'était tenue de mettre des places de 1re classe à la disposition des voyageurs que dans la proportion *d'un* compartiment de 1re classe pour *trois* compartiments de 2e classe utilisés.

La compagnie avait créé pour les principales relations des billets d'aller et retour avec réduction de 30 % ; elle avait créé également des billets d'excursion individuels ou collectifs pour Biskra et Constantine, des billets de bains de mer. On lui doit la création de billets à prix réduits de 33 % pour le transport des ouvriers agricoles par groupes de dix.

Les articles de messageries et les denrées transportées au prix du tarif général payaient une taxe de 0 fr. 50 par tonne et par kilomètre ; mais il existait pour les denrées un tarif de 0 fr. 28 jusqu'à 250 kilomètres et de 0 fr. 14 pour chaque kilomètre en sus jusqu'à 500 kilomètres, et de 0 fr. 07 pour chaque kilomètre au delà de 500 kilomètres.

Un tarif analogue avait été créé pour toutes les marchandises transportées à grande vitesse.

Pour les matières pondéreuses et de peu de valeur (houille, minerais, phosphates), ainsi que pour les principaux produits agricoles (vins et céréales, fourrages, etc.), la Compagnie de l'Est-Algérien avait créé des tarifs spéciaux par wagons complets et corrigé ainsi ce que ses tarifs primitifs avaient d'excessif (1).

---

(1) Malgré les améliorations partielles dont les tarifs de l'Est-Algérien avaient été l'objet, ces tarifs étaient encore beaucoup plus élevés que les tarifs de la ligne d'Alger à Oran relevés au delà de 200 kilomètres.

En taxant fictivement les transports effectués pendant le premier se-

Situation avant la réforme des tarifs. — A la fin de l'année 1899, en dehors de la refonte générale des tarifs de petite vitesse que venait de réaliser la Compagnie de la Méditerranée, les tarifs des autres compagnies de chemins de fer n'avaient été l'objet d'aucune révision d'ensemble. C'est par des modifications partielles que les compagnies avaient procédé aux améliorations dont la tarification, un peu trop primitive au début, avait été l'objet. Il en résultait que les tarifs présentaient une extrême variété. Chaque compagnie avait adopté concurremment les types de tarifs les plus divers en dehors de quelques prix fermes ou de gare à gare qui existaient surtout là où, par suite de la concurrence de la voie de terre (généralement plus courte), il a fallu consentir des prix exceptionnellement réduits, on trouvait : 1° des tarifs à la tonne avec base kilométrique invariable; 2° des tarifs à la tonne avec base kilométrique décroissant avec la distance, et stipulant soit un minimum, soit un maximum de perception, ce qui déterminait des paliers à taxe invariable qui atteignaient parfois 50 kilomètres. Les plus récents de ces tarifs étaient de la forme belge ; 3° des tarifs au wagon.

Les cahiers des charges des concessions algériennes ne

---

mestre de 1903 aux prix des tarifs dont il s'agit, la compagnie a trouvé différents coefficients de réduction qui, appliqués aux recettes moyennes réalisées de 1899 à 1902, donneraient pour les transports en petite vitesse, les pertes ci-après :

Animaux transportés en P. V.	30 %	=	75 à 115.000 fr.
Céréales transportées en P. V.	23,6 %	=	285 à 380.000 fr.
Marchandises transportées aux prix du tarif général (formant les 35/100 de la recette)	34 %	=	316 à 333.000 fr.
Marchandises transportées aux prix des tarifs spéciaux (formant les 65/100 de la recette)	19 %	=	327 à 346.000 fr.
Totaux			1.003.000 à 1.174.000 fr.

Cette perte de recette était réduite d'une centaine de mille francs en excluant de la réforme les dattes et l'alfa.

s'opposant pas à la création de tarifs de saison, certaines compagnies, afin de se réserver la disponibilité de leur matériel pendant la période de fort trafic, avaient fait homologuer des tarifs qui n'étaient applicables que pendant une partie de l'année. Pendant le reste de l'année on appliquait soit un tarif moins réduit, soit le tarif général.

Il avait fallu de laborieuses négociations pour amener les compagnies algériennes à adopter pour leurs tarifs spéciaux des conditions d'application identiques. Mais il n'avait pas été possible d'obtenir que ces conditions fussent communes à tous les réseaux. De même, il avait été impossible d'obtenir la généralisation du système des tarifs communs (1). Les marchandises qui devaient circuler sur les lignes de plusieurs réseaux étaient taxées aux tarifs de chacun de ces réseaux ; les conditions de tonnage variaient d'un réseau à un autre ; les allongements de délai stipulés par chaque tarif se cumulaient.

M. Baudin, rapporteur de la loi du 23 juillet 1904, pouvait encore faire le tableau suivant de la situation créée par les procédés d'exploitation des compagnies algériennes :

« Cinq compagnies, disait-il, se partagent un peu plus de 3.000 kilomètres. De ces cinq compagnies, il en est une, celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dont les deux lignes sont tellement indépendantes l'une de l'autre, que l'on peut la considérer comme se divisant en deux administrations distinctes. De ce morcellement excessif vient en grande partie le mal. Il en résulte des complications et des difficultés constantes qui rendent singulièrement malaisés les transports ».

« Les expéditions empruntant plusieurs réseaux doivent se conformer aux conditions différentes en vigueur sur chacun d'eux. Elles se trouvent grevées de frais parfois assez lourds pour les transmissions d'une compagnie à l'autre qui entraî-

---

(1) Avant la réforme des tarifs, il n'existait en Algérie que 17 tarifs communs concernant 14 marchandises. Un seul relatif au transport des matières destinées à la destruction des criquets — et qui était appliqué une fois tous les 10 ans — était commun à toutes les compagnies.

nent en outre des allongements de délais importants (1). Ce sont là des inconvénients graves. Il ne faut pas oublier, d'autre part, que la multiplicité des administrations aboutit nécessairement à l'augmentation des frais généraux, réagissant sur les tarifs ou sur les charges de l'Etat, et que l'exiguïté des exploitations a pour conséquence naturelle de restreindre les vues des administrateurs, aux yeux desquels l'intérêt général n'apparaît pas avec une netteté suffisante. De tous ces défauts le public souffre et se plaint ».

« Encore auraient-ils pu être atténués si chaque réseau, nettement délimité sur une portion de territoire indépendante, avait une sphère d'action propre où il eût la possibilité de se mouvoir comme il l'entendrait. Mais il n'en est rien. Il semble qu'on ait pris à plaisir d'enchevêtrer les exploitations les unes dans les autres pour les amener à se contrarier mutuellement. Seule, la Compagnie Bône-Guelma à l'Est et l'Etat à l'Ouest, ont un domaine suffisamment distinct, avec des ports où ils peuvent apporter les marchandises provenant de l'intérieur. En dehors d'eux, tout est désordre et confusion. L'Ouest-Algérien, dont les lignes sont, les unes à l'Est, les autres à l'Ouest du réseau de l'Etat, n'aboutira à la mer que lorsque aura été construit le tronçon Blida-Coléa, aujourd'hui encore en projet. Jusque-là, il n'apportera ses marchandises au navire qu'en passant par l'intermédiaire obligé et coûteux de la Compagnie P.-L.-M. Même situation pour l'Est-Algérien, dont l'aboutissement naturel vers la mer est Philippeville, desservi par les rails du P.-L.-M. »

« L'Est-Algérien, cependant, a deux lignes, l'une sur Bougie, l'autre sur Alger, par où la plupart de ses produits n'arrivent que très indirectement à la mer, mais sur laquelle il cherche

---

(1) Les tarifs spéciaux de chaque compagnie stipulent un allongement des délais de transport. Comme ces allongements se cumulaient lorsque les marchandises circulaient sur les lignes de plusieurs réseaux il en résultait que pour le transport d'un wagon de céréales de Saint-Lucien à Oran par exemple (32 kilomètres) le délai était de 19 jours.

à retenir son trafic par des tarifs de détournement. Cet état de choses est très préjudiciable à Philippeville ».

« Cet exemple montre bien que les compagnies de chemins de fer n'ont rien fait pour diminuer, par une bonne harmonie entre elles, tout ce que pouvait avoir de regrettable l'enchevêtrement de leurs réseaux pour le public et pour elles. Il eût été habile, de leur part, de s'entendre. Elles s'en sont soigneusement gardées. Chacune tire de son côté, heureux encore quand elles ne cherchent pas, ne fût-ce que par indifférence ou par mollesse, à se nuire les unes aux autres ».

« Chaque réseau, si intimement mêlé qu'il soit avec ses voisins, parvient ainsi à résoudre le difficile problème de s'isoler d'eux. Et on assiste à cet extraordinaire spectacle que là où la séparation eût été souhaitable, des liens réciproques de dépendanecs ont été établis, et là où l'on eût désiré l'entente, on rencontre les divergences les plus absolues. Au public de vivre au milieu de ces conceptions incohérentes ».

Même après la réforme des tarifs de la Compagnie P.-L.-M. on se trouvait encore en présence de cinq tarifs généraux différents. Dans ces tarifs rien n'était commun ni les prix de base, ni les applications kilométriques, ni les décroissances qui sur deux d'entre eux, Est-Algérien et Bône-Guelma n'existaient même pas, ni le nombre des séries, ni les conditions, rien n'était comparable et il faut renoncer à en donner une idée autrement qu'en les présentant tous.

TARIFS GÉNÉRAUX DE PETITE VITESSE

État et Ouest-Algérien

	de 1 à 25 kilom.	de 26 à 50 kilom.	de 51 à 100 kilom.	de 101 à 200 kilom.	Au delà
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1re série	0 16	0 16	0 16	0 15	0 14
2e —	0 15	0 15	0 14	0 135	0 12
3e —	0 14	0 14	0 12	0 12	0 10
4e —	0 12	0 12	0 11	0 105	0 09
5e —	0 10	0 10	0 10	0 09	0 08
6e —	0 09	0 09	0 08	0 70	0 07

Paris-Lyon-Méditerranée

	ALGER - ORAN Mêmes bases que ci-dessus, jusqu'à 200 kilom.		PHILIPPEVILLE - CONSTANTINE		
	de 201 à 300 kilom.	de 301 à 426 kilom.	de 1 à 50 kilom	de 51 à 70 kilom.	de 71 à 87 kilom.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1re série	0 09	0 04	0 20	0 19	0 16
2e —	0 07	0 03	0 18	0 17	0 12
3e —	0 05	0 03	0 16	0 12	0 12
4e —	0 04	0 02	0 13	0 12	0 12
5e —	0 03	0 02	0 115	0 115	0 115
6e —	0 03	0 02	0 10	0 10	0 10

EST-ALGÉRIEN		BONE-GUELMA	
1re série	0 24	1re série	0 24
2e —	0 20	2e —	0 20
3e —	0 13	3e —	0 15
		4e —	0 12
		5e —	0 10
A toutes distances		*A toutes distances*	

Dans les tarifs spéciaux, la même diversité, fidèlement, se retrouvait. Quelques exemples, parmi les prix appliqués aux marchandises circulant le plus fréquemment, le montreront surabondamment : nous citerons le tarif des céréales, des vins et des fourrages.

TARIFS SPÉCIAUX POUR LE TRANSPORT DES CÉRÉALES

	PAR EXPÉDITION de 50 kilogrammes	PAR WAGON complet
ÉTAT		De 3.000 kil.
1 à 100 kil	0 10	0 09
101 à 200 —	0 09	0 06
Au delà	0 08	0 06
OUEST-ALGÉRIEN		De 5.000 kil.
1 à 100 kil	0 10	0 10
Au delà	0 10	0 08
P.-L.-M. *(Alger-Oran)*		De 5.000 kil.
1 à 100 kil	0 10	0 09
101 à 200 —	0 09	0 06
201 à 300 —	0 03	0 03
Au delà	0 02	0 02
EST-ALGÉRIEN		De 5.000 kil.
1 à 240 kil	0 13	0 10
Au delà	0 13	0 08
BONE-GUELMA		De 5.000 kil.
1 à 50 kil	0 12	0 10
51 à 100 —	0 12	0 09
101 à 200 —	0 12	0 08
Au delà	0 12	0 07

TARIFS SPECIAUX POUR LE TRANSPORT DES VINS EN FUTS

	EXPÉDITIONS partielles	PAR WAGON
ÉTAT		De 3.000 kil.
1 à 100 kil	0 10	0 09
101 à 200 —	0 09	0 08
Au delà	0 08	0 07
OUEST-ALGÉRIEN		De 5.000 kil.
1 à 100 kil	0 10	0 10
Au delà	0 10	0 08
EST-ALGÉRIEN		De 5.000 kil.
1 à 240 kil	0 13	0 10
Au delà	0 13	0 08
BONE-GUELMA		De 4.000 kil.
1 à 50 kil	0 15	0 09
51 à 100 —	0 15	0 08
101 à 200 —	0 15	0 07
201 à 300	0 15	0 06
Au delà	0 15	0 05
P.-L.-M. *(Alger-Oran)*		De 5.000 kil
1 à 100 kil	0 10	0 09
101 à 200 —	0 09	0 08
201 à 300 —	0 03	0 03
Au delà	0 02	0 02

TARIFS SPÉCIAUX POUR LE TRANSPORT DES FOURRAGES

1° En bottes

ÉTAT Par wagon de 3.000 kilos	OUEST Par wagon de 2.000 kilos	BONE-GUELMA Par wagon de 4.000 kilos
1 à 100 kil.. 0 10 101 à 200 — . 0 09 Au delà....... 0 08	A toutes distances 0 10	1 à 100 kil.. 0 09 101 à 200 — . 0 08 201 à 300 — . 0 07 Au delà....... 0 06

PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE Par wagon de 3.000 à 4.000 kilos suivant capacité		EST ALGÉRIEN	
ALGER-ORAN	PHILIPPEVILLE-CONSTANTINE	Par wagon de 4.000 kilos	Par wagon de 8.000 kil. vers un port d'embarquement
1 à 100 kil. 0 10	A toutes distances 0 115	1 à 200 kil. 0 08	0 06
101 à 200 — 0 09		201 à 300 — 0 07	0 04
201 à 300 — 0 03		Au delà.... 0 06	0 03
301 à 426 — 0 02			

2° Fourrages en balles pressées

ÉTAT Par wagon de 3.000 kilos	PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE Par wagon de 3.000 à 4.000 kilos suivant capacité	
	Alger - Oran	Constantine-Philippeville
fr. c.	fr. c.	fr. c.
1 à 50 kilom. 0 08	1 à 50 kilom... 0 08	A toutes distances..... 0 10
51 à 200 — 0 06	51 à 100 — ... 0 06	
Au delà...... 0 04	101 à 200 — ... 0 04	
	201 à 300 — ... 0 03	
	301 à 426 — ... 0 02	

Il ressort très nettement des tableaux qui précèdent que les diverses régions de l'Algérie étaient traitées de façon différente suivant qu'elles étaient desservies par telle ou telle compagnie. Le colon de la plaine du Chélif à 200 kilomètres à l'ouest d'Alger payait 15 francs pour le transport d'une tonne de céréales jusqu'au port d'embarquement tandis que s'il eût été desservi par le réseau de l'Est-Algérien, il aurait payé pour la même distance, 20 francs ou 17 fr. 50 sur le réseau Bône-Guelma.

Il y a lieu de remarquer que pour les marchandises transportées par wagons complets, les compagnies placées sous le régime du forfait d'exploitation s'étaient montrées assez libérales et qu'elles avaient consenti sans trop de résistance des abaissements de tarifs toutes les fois qu'elles avaient pu sup-

poser que la réduction des taxes ne causerait pas une augmentation sensible de leurs dépenses. Or les tarifs spéciaux mettant les manutentions à la charge des expéditeurs et des destinataires et exonérant à cette époque les compagnies de toute responsabilité pour les retards et les avaries, elles avaient tout lieu de croire que la création de tarifs spéciaux ne les obligerait pas de longtemps à augmenter ni leur personnel, ni leur matériel, ni le nombre de leurs trains ; qu'il ne leur imposerait pas, en un mot, de sacrifices appréciables et qu'à l'Etat seul incomberait la perte de recettes qui résulterait de la réduction des taxes. Il n'en était pas de même des marchandises de détail transportées aux prix et conditions du tarif général et qui imposent aux compagnies des sujétions onéreuses, telles que chargement, déchargement et l'entière responsabilité en cas de retard ou d'avarie ; aussi pour certaines marchandises de faible valeur, les tarifs des compagnies à barème étaient restés excessifs à la concurrence du roulage était extrêmement active (1) en sorte que l'Etat qui payait une garantie d'intérêts élevée pour ses chemins de fer, avait encore à subvenir aux charges considérables de l'entretien des routes.

Si par exemple pour les vins transportés par wagons complets, chargés à 4 ou 5 tonnes, le tarif n'avait en somme rien d'excessif, le prix de transport d'une pièce de vin isolée à la distance de 200 kilomètres payait, sur la ligne d'Alger à Oran ; 4 fr. 75, 6 fr. 50 sur le réseau de l'Est-Algérien et 7 fr. 50 sur le réseau de la Compagnie Bône-Guelma. Les taxes avaient ainsi, suivant les réseaux, des différences allant de 36 à 57 % et le transport d'une pièce de vin à 200 kilomètres sur le réseau de la Compagnie Bône-Guelma coûtait aussi cher que le transport de cette même pièce de vin à 400 kilomètres sur le réseau métropolitain de la Compagnie de la Méditerranée.

---

(1) Un recensement du roulage sur les routes nationales effectué en 1894 accuse sur une section considérée et par jour 240 colliers et 25 tonnes pour la France avec 37.923 kilomètres de routes. Il donna pour l'Algérie, avec 2.721 kilomètres de routes 282 colliers et 259 tonnes.

Dispositions diverses

Clauses de rachat. — Les cahiers des charges de l'Algérie contiennent des dispositions empruntées aux cahiers des charges de la Métropole et qui règlent les conditions du rachat et de la reprise des réseaux rachetés par l'Etat. Nous reproduisons ci-après celles qui sont inscrites dans le cahier des charges de l'ancienne Compagnie de l'Est-Algérien, elles sont nécessaires pour l'intelligence des questions litigieuses posées par le rachat du réseau de cette compagnie et actuellement soumises au Conseil d'Etat. Il est à remarquer que ces difficultés se produisent pour la première fois, les rachats qui ont été effectués jusqu'ici ayant toujours donné lieu à des conventions amiables.

Les conditions financières du rachat des lignes d'intérêt général concédées à la Compagnie de l'Est-Algérien sont tout entières contenues dans les articles 36 et 37 du cahier des charges.

« A toute époque, à dater du 15 décembre 1904, le Gouvernement aura la faculté de racheter l'ensemble des chemins de fer concédés à la compagnie en Algérie.

« Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, en y comprenant les sommes payées ou dues par l'Etat au titre de la garantie et en en retranchant la partie des excédents de produits nets, attribués à l'Etat, à titre de remboursement de ses avances ou de part dans les bénéfices. On déduira le produit des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années ».

« Ce produit net moyen, qui ne pourra être inférieur au revenu net garanti par l'Etat pour l'ensemble des lignes, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession ».

« Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net, calculé, comme il est dit ci-dessus, de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison ».

« La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 du cahier des charges général et les modifications y introduites pour la ligne des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda ».

L'article 36 du cahier des charges général, visé par ce dernier paragraphe, est lui-même conçu comme il suit (convention du 30 juin 1880, article 4) :

« A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits. »

« La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant également du dit chemin de fer tels que les barrières et clôtures, voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.... »

« Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. »

« En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le

requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui lui en sera faite à dire d'experts, et, réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de le céder de la même manière. »

« Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois. »

L'article 36 spécial à la ligne des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda, est libellé ainsi qu'il suit (convention du 20 juin 1885).

(Les paragraphes 1 et 2 sont identiques à ceux de l'article 36 du cahier des charges général).....

« L'État reprendra également et la compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien, le matériel roulant, le mobilier des stations et l'outillage des ateliers et des gares, mais il n'aura à rembourser à la compagnie que l'excédent de la valeur de ces objets, sur le montant de la somme d'un million trois cent cinquante mille francs, pour laquelle ils figurent dans le capital de premier établissement fixé à forfait et dans les dépenses complémentaires, sauf compensation jusqu'à due concurrence, s'il y a lieu, avec le montant de la dette de la compagnie, au titre de la garantie d'intérêt. »

« Dans le cas où la valeur du matériel roulant défini ci-dessus serait inférieure à un million trois cent cinquante mille francs, il ne serait rien dû de ce chef par la compagnie à l'État. »

L'État reprendra, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, les approvisionnements existants sans qu'ils puissent excéder les quantités nécessaires à l'exploitation pendant six mois. »

Les cahiers des charges contiennent tous diverses stipulations en faveur des services publics et notamment du service des Postes dont les transports sont effectués gratuitement, mais cette administration n'a pas, comme dans la Métropole, le droit de fixer l'horaire d'un des trains du service journalier.

Les militaires ou marins ne sont assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages qu'à la moitié de la taxe du tarif légal. Le cahier des charges de la ligne de Blida à Bérouaghia (Ouest-Algérien) fait sur ce point exception en fixant au quart du tarif légal, comme dans la Métropole, le prix du transport des militaires et marins.

Nombre des trains. — Jusqu'en 1884 les conventions algériennes de chemins de fer ne contenaient aucune stipulation au sujet du nombre des trains. Et nous verrons, lorsque nous exposerons les critiques auxquelles a donné lieu l'exploitation des compagnies algériennes, quels étranges abus, les compagnies livrées à elles-mêmes, avaient pu commettre dans l'établissement de leurs horaires. Mais le Ministre des Travaux publics s'étant avisé que l'ordonnance du 15 novembre 1846 lui donnait le droit de fixer le nombre des trains, les compagnies placées sous le régime forfaitaire n'eurent rien de plus pressé que de se garantir contre un droit qui, aux mains d'une administration soucieuse des intérêts du public, pouvait devenir une arme dangereuse. C'est ainsi que l'Est-Algérien, en se faisant concéder la ligne de Batna à Biskra stipulait expressément que tant que la recette brute n'atteindrait pas 7.460 francs par kilomètre, — et la compagnie espérait bien que jamais ce chiffre ne serait atteint — elle ne serait tenue de faire qu'un seul train régulier par jour dans chaque sens. Toutefois, elle était tenue d'augmenter son service régulier d'un, de deux et de trois trains supplémentaires *par semaine* lorsque la recette brute kilométrique annuelle dépasserait 5.000, 6.000 et 6.800 francs. Notons que d'après le cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local, le nombre minimum des trains est de trois et qu'il est à peu près impossible d'établir un service quelconque satisfaisant à moins de deux trains par jour dans chaque sens.

La compagnie Bône-Guelma a fait introduire une disposition analogue dans la convention du 23 mai 1885, qui lui a concédé la ligne de Souk-Ahras à Tébessa.

En restreignant par une disposition conventionnelle les droits qu'il tenait de l'ordonnance du 15 novembre 1846, le Ministre des Travaux Publics s'enlevait la seule arme dont il eût pu user contre les compagnies à barèmes forfaitaires pour obtenir d'elles les améliorations réclamées par le public.

Les Horaires des Trains (1). — Aux termes de l'article 43 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 « les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature seront soumis par la Compagnie à l'approbation du Ministre des Travaux publics. A toute époque, le Ministre pourra prescrire d'apporter aux horaires des trains les modifications ou additions qu'il jugera nécessaires pour la sûreté de la circulation *ou les besoins du public.* »

Dans le rapport au Roi qui commentait les différents articles de l'ordonnance de 1846, le Ministre des Travaux publics, Dumon, s'exprimait ainsi au sujet de cet article : « Le service du chemin de fer doit être organisé de telle sorte que chaque jour les personnes qui ont à le parcourir soient assurées de trouver lorsqu'elles se présentent les moyens de transport qui leur ont été promis; il faut que, chaque jour, les compagnies donnent au public, dans chaque sens et à des heures de départ commodes, un nombre de convois en rapport avec le nombre des voyageurs qui circulent et avec l'importance des relations établies. Les compagnies, sans doute, sont souvent les meil-

(1) Sauf sur les sections, d'ailleurs très courtes, d'Alger à Maison-Carrée (11 kilomètres) et d'Oran à la Sénia (6 kilomètres) les lignes algériennes sont à voie unique. Les sujétions du croisement des trains aux gares d'évitement restreignent naturellement la puissance de transport de ces lignes.

Cette situation ne va pas sans imposer parfois de fâcheuses sujétions au point de vue des horaires. Il suffit du retard d'un train pour affecter la marche de plusieurs autres convois et pour désorganiser le service de toute une journée. Les Administrations algériennes de chemins de fer éprouvent de grandes difficultés pour assurer, avec une suffisante régularité, la marche de trains ayant un trajet de 422 kilomètres (Alger-Oran) ou de 464 kilomètres (Alger-Constantine) et qui doivent donner ou recevoir, aux points de bifurcation, de nombreuses correspondances.

leurs juges des besoins du public à cet égard, mais quelquefois elles peuvent se tromper dans leur appréciation et le gouvernement doit avoir le droit de pourvoir à ce que cette appréciation peut offrir d'erroné et d'incomplet. »

« Une compagnie, par exemple, peut quelquefois chercher dans des vues d'économie, à concentrer la circulation dans un trop petit nombre de convois journaliers, elle peut adopter des heures de départ et d'arrivée qui se combinent mal et qui même se combinent d'une manière dangereuse avec les heures de départ et d'arrivée des chemins d'embranchement ou de prolongement. Dans ces différents cas et dans tous les autres qui peuvent se présenter le droit comme le devoir de l'administration est de prendre et d'ordonner les modifications qu'elle jugerait nécessaires à la sûreté de la circulation et aux besoins du public. »

M. Dumon ne pouvait évidemment pas supposer qu'un jour viendrait où l'on créerait des chemins de fer et où l'on donnerait aux compagnies chargées de les exploiter une sorte de prime à leur « inexploitation ». Les premiers horaires des compagnies à barèmes sont à cet égard des monuments qui feront l'étonnement des générations futures.

C'est ainsi que la Compagnie de l'Est-Algérien, qui recevait pour exploiter sa ligne d'Alger à Constantine 7.460 francs par kilomètre, avait établi en 1893 sur cette ligne un horaire des trains tel qu'il n'était pas possible pendant le service d'hiver d'aller de Kroub à Constantine (16 kilomètres) et d'en revenir dans la même journée, le premier train de la journée arrivant à Constantine à 1 h. 30 du soir, le dernier en étant parti à midi.

On conçoit sans peine que des horaires établis avec un tel souci de faire des économies sur les barèmes d'exploitation aient soulevé de tout temps les plus vives réclamations et que l'Administration supérieure ait été obligée d'user fréquemment de ses droits. Mais la multiplicité des réseaux, leur enchevêtrement, la nécessité d'établir et de conserver les correspondances aux points de jonction des différentes lignes, la con-

duisit à adopter des règles spéciales à l'Algérie et à soumettre les horaires de toutes les compagnies à une révision annuelle et simultanée. C'est à ce moment que l'on procède à l'examen des vœux émis par des représentants légaux des populations desservies par les voies ferrées. Une circulaire ministérielle du 2 août 1894 organisa la procédure à suivre. Cette circulaire a été remplacée, le 20 novembre 1900, par de nouvelles instructions données par le Gouverneur, M. Jonnart.

Conformément à ces instructions, chaque compagnie doit soumettre au gouverneur, avant le 1er décembre de chaque année, les principales modifications proposées par elle à la marche des trains à partir du 1er mai suivant. Examinées dans une conférence au premier degré par l'ingénieur en chef du Contrôle technique et le Contrôleur général de l'exploitation commerciale et ensuite, après que les compagnies ont été avisées des changements qui leur seront demandés — dans une conférence au deuxième degré à laquelle les représentants des compagnies assistent — ces propositions sont renvoyées au gouverneur avec un rapport des services du Contrôle.

La décision que prend ensuite le gouverneur est définitive et les compagnies n'ont plus qu'à s'y conformer dans l'établissement de l'horaire qu'elles doivent soumettre à l'homologation de l'Administration supérieure dans le délai d'un mois à partir de la notification de la décision du gouverneur.

Compagnie de la Méditerranée. — La Compagnie P.-L.-M., placée sous le régime de l'exploitation à dépenses réelles, dota, dès le début, ses lignes d'un nombre de trains qui paraît avoir satisfait aux besoins du public. Toutefois, au moment de l'ouverture de la dernière section de la ligne d'Alger à Oran en 1871, l'Ingénieur en Chef chargé du contrôle des chemins de fer algériens faisait déjà remarquer que la création de trains de nuit permettrait seule de desservir convenablement les deux villes situées à chacune des extrémités de la ligne d'Alger à Oran et d'assurer, en outre, dans de bonnes conditions, la distribution des correspondances pos-

tales. Jusqu'au 15 juin 1898, époque où la Compagnie P.-L.-M. mit en marche sur la ligne dont il s'agit un train tri-hebdomadaire de nuit, cette question de la création de trains de nuit en Algérie resta sans solution.

En 1876 la compagnie avait bien créé, pendant l'été, un train *hebdomadaire* de nuit, mais ce train, formé par la jonction de deux trains mixtes circulant entre Alger et El-Affroun d'une part, et entre Relizane et Oran d'autre part, était d'une extrême lenteur. Partant d'Alger le lundi à 4 h. 30 du soir il arrivait à Oran le mardi à 10 h. 40 du matin; il mettait ainsi 17 h. 21 (18 h. 10 au retour) pour faire un trajet que les trains de jour faisaient alors en 15 h. 33 et en 15 h. 50.

Cette organisation très imparfaite s'est continuée sans changements notables jusqu'en 1898. A cette époque la Compagnie P.-L.-M. prit l'initiative de la création d'un train tri-hebdomadaire qui partait d'Alger à 9 h. 40 et arrivait à Oran à 7 h. 56 du matin.

Ce train est devenu un express quotidien à partir du 1er novembre 1908 et son horaire actuel est le suivant : départ d'Alger à 9 heures du soir, arrivée à Oran 6 h. 58 du matin. Départ d'Oran à 9 h. 20 et arrivée à Alger à 6 h. 52. Par l'adjonction de wagons-lits à ses nouvelles et confortables voitures il peut désormais — sauf pour les vitesses — soutenir la comparaison avec les trains similaires des grands réseaux métropolitains.

Entre temps la compagnie a progressivement augmenté le nombre de ses trains et amélioré leur marche ainsi qu'on peut en juger par le tableau suivant.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE

STATISTIQUE DES TRAINS DE VOYAGEURS OU MIXTES	1872		1882		1892		1902		1912	
	Alger à Oran	Philippeville à Constantine	Alger à Oran	Philippeville à Constantine	Alger à Oran	Philippeville à Constantine	Alger à Oran	Philippeville à Constantine	Alger à Oran	Philippeville à Constantine
Parcours kilométrique des trains sur la ligne entière.	609 696	125.560	756.386	128.568	816.043	126.106	1.001.277	125 702	1.186.482	194.194
Nombre de trains ramenés à la dist. entière par an..	1.448	1.460	1.796	1.495	1.938	1.466	2 378	1.461	2.818	2 258
par jour.	4	4	5	4	5.3	4	6.5	4	7.7	6
Nombre de trains de chaque sens allant chaque jour de bout en bout sur la ligne principale d'Alger à Oran.......... ..	1	»	1+1/7e	»	1+1/7e	»	1+3/7e	»	2	»
Nombre, par jour, de trains de section sur cette ligne.	10	»	10	»	10	»	16	»	22	»
Durée du trajet d'Alger à Oran..................	17 h. 13	»	13 h.	»	12 h. 15	»	12 h. 4	»	10 h.	»
Vitesse commerciale du train le plus rapide.....	26	26	26,5	22,9	26,5	27	42,7	29,1	43,4 (1)	30

(1) Vitesse commerciale du train allant d'Oran à Alger en 9 h. 42.

Franco-Algérienne. — La Compagnie Franco-Algérienne avait obtenu, comme nous l'avons vu, la concession de la ligne d'Arzew à Saïda sans garantie d'intérêt. L'Administration était donc tenue à son égard, pour l'exercice de ses droits, à plus de réserve qu'à l'égard des compagnies subventionnées.

Au début de son exploitation, la ligne d'Arzew à Saïda (171 kilomètres) était desservie par quatre trains (deux de chaque sens) (1) marchant à une vitesse commerciale de 21 kil. 500. Plus tard ce nombre fut réduit à deux, bien que la ligne eût été prolongée jusqu'à Aïn-Sefra. Toutefois, les correspondances avec la ligne d'Alger à Oran, à Perrégaux, furent progressivement améliorées, notamment par la création d'un train qui relevait à Perrégaux la correspondance du train tri-hebdomadaire de nuit circulant entre Alger et Oran.

A cette occasion, la Compagnie Franco-Algérienne émit la prétention de se faire payer une subvention de 4.000 francs par mois représentant, disait-elle, le surcroît de dépenses qu'imposait la circulation de ce train sur la section non garantie.

Elle annonça même l'intention de saisir la juridiction contentieuse de la question. Mais ces velléités de résistance ne paraissent pas avoir été maintenues.

Au moment où le rachat eut lieu, la section de Saïda à Aïn-Sefra bien que jouissant à partir de Kralfallah d'un forfait d'exploitation sur lequel la compagnie faisait des économies considérables, n'était encore desservie que par un seul train qui ne permettait pas d'aller d'Oran à Aïn-Sefra sans coucher en route. En sens inverse, grâce à un départ très matinal d'Aïn-Sefra (1 h. 25) on pouvait arriver à Perrégaux à 4 h. 20 du soir (403 kilomètres) et à Oran à 7 heures du soir.

La Compagnie Franco-Algérienne exploitait la ligne garantie de Mostaganem à Tiaret avec un service de deux trains de bout en bout et de deux trains de section de Relizane à Mostaganem

(1) Un troisième train — sans contre-partie — fut mis en circulation entre Aïn-el-Hadjar et Perrégaux.

et de Relizane à Tiaret et vice-versa. La vitesse commerciale de ces trains était de 24 kil. 500 à l'heure.

Depuis que l'Administration des chemins de fer de l'Etat a pris possession du réseau de la Compagnie Franco-Algérienne une exploitation plus rationnelle a été substituée à l'exploitation un peu trop économique de la Compagnie Franco-Algérienne. Le train qui part d'Oran pour Aïn-Sefra a été prolongé trois fois par semaine jusqu'à Colomb-Béchar (748 kilomètres). Le nombre de trains a été augmenté. La vitesse commerciale a été accrue. Un wagon-restaurant a été adjoint au train circulant entre Oran et Saïda et Colomb-Béchar; le matériel servant au transport des voyageurs a été considérablement amélioré. Il comporte actuellement des couchettes qui permettent d'accomplir — au prix du tarif de la 1re classe des autres réseaux (1) — le long trajet d'Oran à Colomb-Béchar dans d'excellentes conditions.

Le tableau ci-après donne, comme pour les autres réseaux, un aperçu de la marche des trains sur les lignes de la Compagnie Franco-Algérienne de 1880 à 1912.

(1) Le tarif de l'ancienne Compagnie Franco-Algérienne qui a été maintenu sur les lignes rachetées ne comportait que deux classes de 1re et seconde dont les prix sont actuellement ceux de la 2e et la 3e classe des autres réseaux.

RÉSEAU ORANAIS DE L'ÉTAT

STATISTIQUE DES TRAINS DE VOYAGEURS OU MIXTES	1880 — kilom. exploités : 171	1891-92 — kilom. exploités : 651	1901-02 — kilom. exploités : 705	1912-1913 — kilom. exploités ; 968
Parcours kilométrique des trains de voyageurs ou mixte sur l'ensemble du réseau..................	249.660	437.780	923.712	1.424.898
Nombre de trains quotidiens ramenés à la distance entière	2	2.5	3.4	3.9
Nombre de trains de chaque sens allant chaque jour de bout en bout sur la ligne principale (Arzeu-Saïda)	2	1	1	3
Nombre de trains de section sur cette ligne...........	»	7	12	24
Durée du trajet d'Arzeu à Saïda......	8 h.	8 h. 10	6 h. 40	6 h. 25
Vitesse commerciale du train le plus rapide. ...	21 kil. 500	21 kil.	25 kil. 6	27 kil.

Est-Algérien. — Lors de l'ouverture de la ligne d'Alger à Constantine à l'exploitation, le 3 novembre 1886, la situation était la suivante : Un train de jour partant d'Alger à 5 heures du matin, arrivait à Constantine à 11 h. 31 m. du soir. Dans le sens inverse le train de Constantine partait à 5 h. 22 du matin pour arriver à Alger à 11 h. 35 du soir. La vitesse commerciale de ces deux trains était de 25 et de 25 kil. 5 à l'heure.

Quatre trains de section allaient d'Alger à Ménerville, d'Alger à Bouïra, de Constantine à Sétif, de Constantine à El-Guerra et vice-versa.

La Compagnie de l'Est-Algérien ne s'était d'ailleurs guère préoccupée de combiner ses horaires de façon à assurer la cor-

respondance de ses trains à Maison-Carrée avec les trains de la ligne d'Alger à Oran et ce n'est qu'à la fin de 1890 qu'elle prit les dispositions nécessaires pour que les voyageurs pussent passer sans trop de difficultés, d'un réseau sur l'autre.

Lors de la révision des horaires de 1899 la Compagnie de l'Est-Algérien proposa un certain nombre de modifications qui améliorèrent sensiblement la marche de ses trains.

Création d'un train de nuit. — Pendant l'hiver de 1895 à 1896 la Compagnie de l'Est-Algérien créa un train hebdomadaire de nuit à marche accélérée, entre Alger, Sétif et Constantine; cette expérience fut faite dans des conditions qui devaient conduire à un échec. Aussi, tout en approuvant la marche de ce train, le Gouverneur fit-il les plus expresses réserves sur les conséquences que la compagnie pourrait ultérieurement tirer des résultats de cette tentative. Ces résultats furent à peu près nuls ce qui ne surprit personne, la compagnie moins que tout autre. Néanmoins, le Gouverneur n'hésita pas à inviter, le 11 février 1898, la Compagnie de l'Est-Algérien à suivre l'exemple de la Compagnie de la Méditerranée et à étudier la création d'un train hebdomadaire de nuit d'Alger à Constantine. Le 3 mars 1898, la compagnie répondit qu'il n'y avait suivant elle, aucune parité à établir entre les lignes d'Alger à Oran et d'Alger à Constantine au point de vue de la marche des trains parce que le trafic voyageur était beaucoup plus élevé sur la première de ces lignes que sur la seconde. Elle constatait que le trafic voyageur de la ligne de Constantine allait chaque année *en diminuant* et loin de conclure, comme on aurait pu s'y attendre, que cette diminution était peut-être imputable à une mauvaise organisation de son service de trains, elle se bornait à prendre l'engagement de créer un train à marche rapide dès que la recette kilométrique voyageurs atteindrait 5.000 francs, c'est-à-dire lorsque la recette kilométrique totale s'élèverait à 11.000 francs environ. Elle était de 8.140 francs en 1898, c'était renvoyer à une époque probablement lointaine l'amélioration demandée.

Le Directeur du Contrôle, M. Forestier, appelé à donner son avis sur les objections de la compagnie fit observer qu'on n'admettrait jamais que ce qui peut être utile sur la ligne d'Alger à Oran ne le fût pas sur la ligne d'Alger à Constantine. Il proposa, en conséquence, d'inviter la Compagnie de l'Est-Algérien à mettre à l'étude la création d'au moins un train de nuit hebdomadaire rapide. Cet avis fut adopté par le Gouverneur et le 30 juillet 1898 une décision en ce sens fut notifiée à la compagnie. La compagnie ne répondit que le 11 janvier 1899 à la communication du 30 juillet 1898. Elle annonça son intention de créer un train hebdomadaire de nuit pendant l'été de 1899. Mais en même temps elle protesta contre le maintien de ce train durant l'hiver.

Pendant que la Compagnie de l'Est-Algérien traînait ainsi les choses en longueur, la question des trains de nuit d'Alger à Oran était résolue sur la ligne de la Compagnie P.-L.-M. par la création de trains tri-hebdomadaires en navette correspondant à Alger avec l'arrivée et le départ des paquebots rapides. Ces trains eurent bien vite un grand succès auprès du public voyageur, notamment en été.

Dès lors, la création de trains de nuit sur le réseau de l'Est-Algérien était inévitable : le Conseil supérieur de l'Algérie la demande dans sa première session de 1899; le Gouverneur général, après avoir pris l'avis du Comité consultatif des chemins de fer, invite le 29 août 1899, la Compagnie de l'Est-Algérien à créer non plus un train hebdomadaire mais un service de trains tri-hebdomadaires en correspondance avec les services rapides des paquebots d'Alger. A cette décision, le président du Conseil d'Administration de la Compagnie de l'Est-Algérien répondit par une lettre du 25 septembre 1899 dans laquelle il rappelait toutes les considérations que sa compagnie avait fait valoir précédemment pour démontrer l'inutilité des trains de nuit sur une ligne où la recette kilométrique et le mouvement des voyageurs sont faibles et où il faisait valoir les arguments tenant, d'une part, à l'instabilité de la voie et, d'autre part, à l'insécurité des régions traversées

par la voie ferrée, pour repousser définitivement dans les termes ci-après la demande de l'Administration (1).

« Ces trains de nuit d'hiver, sur la ligne d'Alger à Constantine, que la Chambre de Commerce de Constantine déclare inutiles, la compagnie les déclare extrêmement dangereux, et s'oppose de toutes ses forces à ce qu'ils soient mis en marche. Notre conviction à cet égard est si profonde *que des mesures de coercition violente pourraient seules briser notre résistance.* Si l'Administration supérieure usait de ces moyens, ce serait sur elle et non plus sur nous que pèseraient, en cas d'accident, les responsabilités encourues. »

Les nouvelles objections de la compagnie furent communiquées au Directeur du contrôle des chemins de fer algériens et en même temps la compagnie fut priée de maintenir jusqu'à nouvel ordre le train de nuit hebdomadaire qu'elle avait fait pendant l'été de 1899.

La compagnie répondit, le 5 octobre 1899, qu'elle avait le regret de ne pouvoir se conformer à cette décision.

Enfin, après examen des objections de la compagnie et conformément à l'avis du Directeur du contrôle, la compagnie fut formellement invitée, le 30 octobre 1899, par la lettre suivante, adressée à ses administrateurs, à créer entre Alger et Constantine les trois trains de nuit prescrits par la décision précitée du 29 août 1899.

« A la suite de la correspondance échangée entre votre compagnie et mon administration au sujet de la création de trains de nuit entre Alger et Constantine, j'ai, le 29 août dernier, invité votre compagnie, conformément à l'avis du Comité consultatif des chemins de fer, à établir toute l'année, entre les deux villes précitées, un service de trains de nuit tri-hebdo-

---

(1) Déjà en 1892, pour une affaire analogue, la Compagnie de l'Est-Algérien était entrée en conflit avec le service du contrôle et le Ministre des Travaux publics. Ce conflit s'était terminé à son avantage et le Ministre des Travaux publics, Viette, avait capitulé devant les prétentions de la Compagnie.

madaires en correspondance avec les services rapides des paquebots transatlantiques d'Alger à Marseille.

« En réponse à cette dépêche, vous m'avez soumis, par lettre du 25 septembre 1899, vos objections à cette mesure.

« J'ai examiné avec soin ces objections et j'ai le regret de vous faire connaître que je ne puis m'y arrêter.

« En ce qui concerne l'insécurité de la ligne, il est à remarquer que votre compagnie a organisé cet été des trains de nuit qui n'ont occasionné aucun accident spécial ; qu'elle a même établi, *proprio motu*, pendant l'hiver 1895-1896 un train hebdomadaire de nuit à marche accélérée qui n'a pas été plus périlleux et qu'un grand nombre de trains de voyageurs et de marchandises circulent déjà de nuit sur la dite ligne.

« Je ne puis dès lors que maintenir ma décision.

« En conséquence, je vous invite formellement à créer trois fois par semaine entre Alger et Constantine un train de nuit dans les conditions indiquées par ma dépêche sus-visée du 29 août dernier.

« Comme conséquence de *cette mise en demeure* je n'approuve le projet d'horaire que vous m'avez soumis, le 18 juin dernier, que pour la période à courir du 1er novembre au 1er décembre 1899, époque où le nouvel horaire que vous aurez à me soumettre en vertu de la présente décision sera mis en application.

« *Le Gouverneur Général,*

« Ed. Laferrière. »

La compagnie effrayée sans doute des conséquences pénales (1) de sa résistance au cas où elle n'obtempérerait pas à cette mise en demeure s'exécuta et proposa le 27 janvier 1900 les trains qui lui étaient demandés. Ils furent mis en marche le 5 mars 1900.

---

(1) Ordonnance du 15 novembre 1846, article 79. Loi du 15 juillet 1845, article 21.

Cette organisation dura jusqu'au rachat du réseau de l'Est-Algérien.

Le premier soin de la nouvelle administration de l'Est-Algérien, lorsqu'elle prit possession — après le rachat — des lignes exploitées par cette compagnie fut de rendre quotidiens les trains de nuit à partir du 1er décembre 1908.

En même temps l'Administration des chemins de fer de l'Etat adjoignait aux trains de jour circulant entre Alger et Constantine un wagon-restaurant. Cette amélioration, que la Compagnie P.-L.-M. avait réalisée sur la ligne d'Alger à Oran dès le 22 novembre 1890 avait été vainement réclamée à la Compagnie de l'Est-Algérien.

L'acquisition par l'Administration du réseau de l'Est-Algérien de nouvelles voitures très confortables lui a permis de réaliser à partir du 1er juin 1912 de très considérables améliorations. La vitesse des trains de jour et de nuit a été sensiblement augmentée grâce à la création d'un train qui a permis de décharger ces trains du service de la messagerie.

Le tableau ci-après résume les principales données des horaires des trains de l'Est-Algérien à différentes époques et permet de se rendre compte des progrès réalisés grâce à la substitution d'une exploitation rationnelle à l'exploitation forfaitaire.

RÉSEAU RACHETÉ DE LA COMPAGNIE DE L'EST-ALGERIEN

STATISTIQUE DES TRAINS DE VOYAGEURS OU MIXTES	1888-1889 — Longueur exploitée : 898 k. (1)	1899-1900 — Longueur exploitée : 898 k.	1907-1908 — Longueur exploitée : 898 k.	1912-1913 — Longueur exploitée : 898 k.
Parcours kilométrique des trains sur l'ensemble du réseau (par an)...........	1.139.210	1.346.990	1.663.229	2.274.954
Nombre de trains quotidiens ramenés à la distance entière......................	3.5	4.1	5	7
Nombre de trains de chaque sens allant chaque jour de bout en bout sur la ligne principale d'Alger à Constantine..................	1	1	1 3/7	3
Nombre de trains de section quotidiens sur cette ligne.	12	16	18	24
Durée du trajet d'Alger à Constantine..............	17 h. 24	14 h. 45	13 h. 49	11 h. 57
Vitesse commerciale du train le plus rapide d'Alger à Constantine..............	26 kil. 640	31 kil. 450	33 kil. 4	38 kil. 8

(1) Y compris 11 kil. de Maison-Carrée à Alger empruntés à la Cie P.-L.-M.

Ouest-Algérien. — Au début de son exploitation, la Compagnie de l'Ouest-Algérien n'avait, du Tlélat à Sidi-bel-Abbès, que deux trains en correspondance avec les trains de la ligne d'Alger à Oran.

Le plus rapide de ces trains faisait le trajet (51 kilomètres) en 2 h. 3, c'est-à-dire avec une vitesse commerciale de 25 kilomètres à l'heure. Depuis, en même temps que le réseau s'étendait jusqu'à Ras-el-Mâ d'un côté, jusqu'à Lalla-Marnia et la frontière marocaine de l'autre, le nombre des trains a été progressivement augmenté. Sauf sur les sections de Tlemcen à la frontière et de Tabia à Ras-el-Mâ, le nombre des trains est de trois. Il est de cinq de Bel-Abbès au Tlélat et Oran et leur répartition dans la journée paraît bien répondre aux besoins du public.

RÉSEAU DE L'OUEST-ALGÉRIEN

STATISTIQUE DES TRAINS DE VOYAGEURS OU MIXTES	1891 — Kilomètres exploités : 292 (1)	1901 — Kilomètres exploités : 376 (1)	1911-1912 — Kilomètres exploités : 444 (1)
Parcours kilométrique des trains sur l'ensemble du réseau (par an)...........	410 980	626.200	766.866
Nombre de trains quotidiens ramenés à la distance entière....................	4	5.3	4.5
Nombre de trains quotidiens de chaque sens allant chaque jour du Tlélat à Tlemcen.....................	2	2	3
Nombre de trains quotidiens de section sur cette ligne.	4	5	5
Durée du trajet du Tlélat à Tlemcen..................	4 h. 10	4 h. 10	4 h. 17
Vitesse commerciale du train le plus rapide du Tlélat à Tlemcen.................	33 kil. 360	33 kil. 360	32 kil. 460

(1) Y compris 7 kilomètres de La Sénia à Oran-Karguentah empruntés à la Compagnie P.-L.-M., mais non compris la ligne de Bérouaghia à Boghari.

Bône-Guelma. — La Compagnie Bône-Guelma n'avait, au début de son exploitation, entre Bône et Kroub, que deux trains et encore un seul de ces trains faisait-il le trajet de bout en bout. Il fallait 8 h. 50 pour venir de Bône à Kroub (203 kilomètres). La vitesse commerciale était ainsi de 23 kilomètres à l'heure.

Jusqu'en 1899, une seule amélioration fut apportée à cet horaire. Elle consista à transformer les deux trains de section de Bône à Guelma et de Guelma à Kroub en train direct de Bône à Kroub. Mais le résultat le plus clair de cette transformation avait été de rendre beaucoup plus difficiles les relations de toutes les localités comprises entre Guelma et Kroub et le chef-lieu du département, Constantine, où l'on ne pouvait plus arriver que dans l'après-midi. De plus, comme sur le réseau de l'Est-Algérien, le premier train de la journée arrivait à Constantine quand le dernier en était parti.

Or, à toutes les demandes qui lui avaient été faites pour modifier un état de choses aussi préjudiciable aux régions desservies par elle, la compagnie opposa une résistance obstinée qui ne céda que devant les injonctions de l'Administration (15 décembre 1899).

Les horaires de ce réseau ont été sensiblement améliorés dans ces dernières années par la mise en correspondance directe des trains de nuit d'Alger à Constantine avec les trains de Kroub à Bône et à Tunis. Enfin — et c'est là un progrès très apprécié par les voyageurs — la Compagnie Bône-Guelma n'a pas hésité à adjoindre un wagon-restaurant aux trains circulant entre Kroub et Tunis. La situation à différentes époques est donnée par le tableau ci-après :

COMPAGNIE BONE-GUELMA *(Réseau Algérien)*

STATISTIQUE des trains de voyageurs ou mixtes	1881 — Kilomèt. exploités : 230	1891 — Kilomèt. exploités : 436	1901 — Kilomèt. exploités : 436	1911 — Kilomètres exploités : 436
Parcours kilométrique des trains sur l'ensemble du réseau algérien........	268.120 k.	611.781 k.	889 929 k.	1 319.899 k.
Nombre de trains de voyageurs ou mixtes ramenés à la distance entière.	1.166	1.403	2.041	3.027
Nombre de trains de chaque sens allant chaque jour de bout en bout sur la ligne princip^ale (Bône-Kroub)	1	2	2	2
Nombre de trains de section sur cette ligne....	2 —	1 —	5 — (1)	5 — (1)
Durée du trajet de Bône à Kroub	8 h. 49 (2)	8 h. 41 (3)	6 h. 30	6 h. 10
Vitesse commerciale du train le plus rapide....	23 k. (4)	23 k. 3 (5)	31 k. 2	32 k. 8

(1) Y compris 2 trains Bône-St-Paul (Tramways de St-Paul à Randon).
(2) 7 h. 53 de Kroub à Bône. (4) 25 k. 7 de Kroub à Bône
(3) 8 h. 05 — (5) 25 k. » —

Les trains de nuit et le développement du trafic voyageurs. — La réforme qui a eu la plus heureuse influence sur le développement des relations par chemin de fer entre les différentes régions de l'Algérie a été, sans contredit, la création des trains de nuit qui circulent, sur les lignes d'Alger à Oran et d'Alger à Constantine. Grâce aux correspondances que cette création a permis de réaliser, le voyageur, parti de la frontière du Maroc dans l'après-midi peut être le lendemain soir à Constantine. En sens inverse, la correspondance directe est même établie de Tunis à Tlemcen (1.408 kilomètres). Le voyageur parti de Tunis à 8 h. 16 (1) du matin est le lendemain à 11 heures du soir à Tlemcen.

Malgré l'adjonction aux trains de nuit de l'Est-Algérien et du P.-L.-M. de wagons-lits aussi confortables que ceux qui circulent sur les grands réseaux métropolitains, le nombre des voyageurs se condamnant à faire d'une seule traite un trajet considérable restera évidemment peu élevé. Mais l'établissement de ces correspondances a eu surtout une très grande importance au point de vue postal. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que les trains de nuit reçoivent pour les distribuer dans toute l'Algérie les lettres apportées par les paquebots rapides qui, quatre fois par semaine, font le service entre Marseille et Alger.

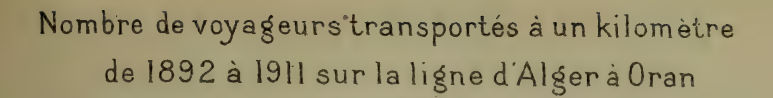
La Compagnie de l'Est-Algérien qui avait espéré pouvoir faire supprimer les trains de nuit qui lui avaient été imposés par la lettre du 30 octobre 1899 en démontrant leur inutilité faisait faire le relevé de tous les voyageurs qui utilisaient ces trains.

Comme le train de nuit de l'Est-Algérien avait été formé en soudant par un nouveau train les trains de section existant entre Alger et Bouïra et entre Sétif et Constantine, elle ne

---

(1) Notons, à cette occasion, que l'heure légale d'après laquelle sont établis les horaires est, en Algérie, l'heure de l'Europe occidentale et, en Tunisie, l'heure de l'Europe centrale.

La numérotation des heures de 0 à 24 a été adoptée en Algérie et en Tunisie à partir du 1er juin 1912.



Les chiffres portés doivent être multipliés par 1000.

95.997
78.589
76.562
75.473.
Création des trains de nuit quotidiens.
67.102.
61.978
59.722
59.730
56.488
53.931
Création des trains de nuit tri-hebdomadaires.
51.063
50.052
50.112
49.689.
45.614
45.358.
45.268
45.124
43.074
40.647.
Échelle : 0.001 pour 300.000 Voyageurs

1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911

comptait à l'actif du train de nuit que les voyageurs allant au delà de Bouïra dans un sens et au delà de Sétif dans l'autre.

D'après les relevés faits sur ces bases, les trains de nuit ont transporté 8.980 voyageurs en 1902; 17.496 en 1903; 18.795 en 1904 ; 24.977 en 1905.

La progression rapide de l'utilisation des trains de nuit allant à l'encontre de la démonstration que la compagnie voulait faire avec l'espoir de faire supprimer ces trains, elle cessa de tenir la statistique des voyageurs qui les utilisaient.

C'est donc dans la progression des recettes du trafic voyageurs sur l'ensemble du réseau que nous devons chercher l'influence qu'ont eues les améliorations réalisées dans l'horaire des trains à partir de l'année 1900, par la Compagnie de l'Est-Algérien, et surtout à partir de 1908 par l'Administration des chemins de fer de l'Etat qui lui a succédé.

Mais c'est sur la ligne d'Alger à Oran, exploitée par la Compagnie de la Méditerranée, que nous pouvons le mieux dégager l'influence des améliorations faites dans le service des trains, notamment par la création des trains de nuit.

Le nombre des voyageurs à un kilomètre, qui, de 1888 à 1897, avait constamment décru et était descendu dans cette période de 52.546.647 à 40.647.752, se relève à 45.124.735 en 1898, pour arriver à 76.562.000 en 1908 et à 95.997.708 en 1911 : Le graphique ci-joint montre d'une façon saisissante cette progression succédant à une période de régression. Il va sans dire que l'augmentation du nombre des voyageurs n'est pas due uniquement aux facilités nouvelles que leur offrent les trains de nuit, mais on peut affirmer, sans crainte de se tromper, qu'elles y ont singulièrement contribué.

CHAPITRE IV

Organisation des Administrations algériennes de Chemins de fer

I. — Chemins de fer exploités en régie

Réseau Oranais de l'État (Ancien réseau de la Compagnie Franco-Algérienne). — La loi du 12 décembre 1900, relative au rachat des chemins de fer de la Compagnie Franco-Algérienne autorisait le ministre des Travaux Publics à pourvoir provisoirement à l'exploitation des lignes rachetées par tels moyens qu'il jugerait plus avantageux pour le Trésor. En conséquence, un décret du 21 décembre 1900 régla, à titre transitoire, le régime des lignes rachetées. Plus tard, un décret du 24 mars 1905, pris en exécution de l'article 6 de la loi du 23 juillet 1904, chargea l'Administration métropolitaine des Chemins de fer de l'État d'assurer l'exploitation de ces lignes.

Réseau de l'Est-Algérien. — Le décret du 25 août 1907 qui a autorisé le rachat des concessions de chemins de fer d'intérêt général de la Compagnie de l'Est-Algérien, stipulait qu'il serait statué ultérieurement sur les conditions d'exploitation des lignes rachetées et que, jusqu'à ce que ces conditions soient définitivement fixées, le gouverneur de l'Algérie était autorisé à pourvoir à l'exploitation en régie des lignes rachetées : cette exploitation fut, naturellement, confiée, par arrêté du 22 avril 1908, à la même administration que le réseau oranais de l'État. Enfin le décret du 7 janvier 1908 qui a autorisé le département de Constantine à racheter le chemin de fer d'intérêt local d'Aïn-Beïda à Khenchela, a sti-

pulé que cette ligne serait exploitée en régie par l'Administration chargée du réseau d'intérêt général.

A l'organisation provisoire ainsi établie on a substitué, par un décret du 27 septembre 1912, une organisation « définitive » dont nous reproduisons ci-après l'économie générale :

L'ensemble des voies ferrées qui constituent actuellement le réseau des chemins de fer algériens de l'Etat (lignes rachetées à la Compagnie Franco-Algérienne et à la Compagnie de l'Est-Algérien) et des voies ferrées qui y seraient ultérieurement annexées, est exploité, au compte de l'Algérie, par une administration spéciale placée sous l'autorité du Gouverneur de l'Algérie, dotée de la personnalité civile et ayant son siège à Alger.

Ces lignes continuent à être soumises aux cahiers des charges qui les régissent actuellement.

L'administration des chemins de fer algériens de l'Etat peut être chargée de la construction des lignes nouvelles comprises dans les limites du réseau et devant y être rattachées.

Les chemins de fer algériens de l'Etat sont administrés, sous l'autorité du Gouverneur, par un directeur et un conseil de réseau.

Le Gouverneur prend ses décisions sur le rapport du directeur et, s'il y a lieu, après avis du conseil du réseau.

Il procède, sur la proposition du directeur, aux nominations et promotions des chefs de service et autres agents supérieurs du réseau. Ces agents ne peuvent être relevés de leurs fonctions que dans la même forme.

Des arrêtés du Gouverneur, pris après avis du conseil du réseau, déterminent l'organisation générale des services, les règles applicables au recrutement, à l'avancement et à la discipline du personnel, les traitements, indemnités et allocations de toute nature attachés aux divers emplois.

Le conseil de réseau est nommé par arrêté du Gouverneur. Il comprend :

1° Trois membres du conseil supérieur choisis parmi les délégués des conseils généraux ;

2° Un délégué financier colon ;
Un délégué financier non colon ;
Un délégué financier arabe ;
Un délégué financier kabyle ;

3° Un membre d'une des chambres de commerce de chacun des départements ;

4° Un membre d'une des chambres d'agriculture de chacun des départements ;

5° Un fonctionnaire d'une administration financière, trois ingénieurs des corps des ponts et chaussées ou des mines en activité de service, deux ingénieurs civils ;

6° Deux agents du réseau algérien de l'Etat choisis parmi les délégués élus aux divers comités ou commissions du réseau.

Le directeur a entrée aux séances du conseil avec voix consultative.

Les membres du conseil sont nommés pour quatre ans.

Les fonctions de membres du conseil du réseau et celles de directeur et de sous-directeur sont incompatibles avec le mandat de sénateur ou de député. Sont, en outre, incompatibles avec toute fonction publique élective, en Algérie, les fonctions de directeur.

Aucun membre du conseil de réseau ne peut, en même temps, être ni administrateur d'une entreprise de transport garantie ou subventionnée par l'Etat ou par l'Algérie, ni entrepreneur ou fournisseur du réseau à quelque titre que ce soit.

Le conseil du réseau est appelé obligatoirement à donner son avis sur les objets ci-après :

1° Organisation générale des services ;

2° Règles applicables au recrutement, à l'avancement, à la discipline du personnel ;

3° Programmes généraux de travaux et de fournitures ;

projets de travaux et de fournitures supérieurs à 1,500 francs ; décomptes des entreprises supérieures à 10,000 francs.

4° Marchés et traités relatifs aux divers services ;

5° Transactions excédant le chiffre de 5,000 francs ;

6° Acquisitions et ventes mobilières et immobilières excédans le chiffre de 10.000 francs ;

7° Propositions de modifications des tarifs et horaires ;

8° Comptes annuels d'administration ;

9° Contrats conclus avec les diverses compagnies de transports ;

10° Propositions budgétaires ;

11° Modifications proposées aux traitements, indemnités et allocations de toute nature attachés aux divers emplois.

Le directeur a sous ses ordres tout le personnel.

Il assure la gestion du réseau pour laquelle il est chargé de prendre les mesures d'exécution nécessaires.

Il passe les marchés et les traités, consent les transactions, suit les actions judiciaires.

Il exerce, en matière financière, les attributions déterminées ci-après.

Il fait tous actes conservatoires.

Pour tout ce qui concerne la nomination, l'avancement, les mutations, les révocations, la discipline des membres du personnel, etc., il applique les règlements établis et homologués.

Le directeur du réseau adresse au Gouverneur, avant le 1er juillet de chaque année, un rapport sur l'exécution des dispositions budgétaires et la marche des services pendant l'année précédente.

Le statut du personnel devra être arrêté par le Gouverneur et appliqué dans l'année qui suivra l'émission du présent décret.

Les règlements des institutions de retraite ou de secours au profit des agents et ouvriers des chemins de fer algériens

de l'Etat sont approuvés par décret, après propositions du Gouverneur et sur le rapport des ministres de l'intérieur, des finances et des travaux publics.

Le réseau des chemins de fer algériens de l'Etat est soumis à un contrôle technique et commercial identique à celui exercé en Algérie sur les chemins de fer d'intérêt général.

Il est également soumis aux inspections qui pourraient être ordonnées par le ministre des travaux publics.

La délivrance des cartes permanentes ou temporaires de libre circulation et celle des billets pour parcours gratuits isolés sont limitées strictement aux nécessités des services de construction, d'exploitation, de surveillance et de contrôle.

Des échanges pour les facilités de circulation peuvent avoir lieu avec d'autres entreprises de transports.

Les catégories de personnes auxquelles l'Administration des chemins de fer algériens de l'Etat peut accorder soit la gratuité de parcours, soit des réductions déterminées sur le tarif des voyageurs sont fixées par des arrêtés du Gouverneur.

Organisation financière. — Le produit net résultant de l'exploitation du réseau des chemins de fer algériens de l'Etat est inscrit aux recettes du budget spécial de la Colonie.

Il est fourni, pour la justification du produit net, un état de développement des recettes brutes et des dépenses d'exploitation, établi, comme l'ensemble du budget de l'Algérie, par le Gouverneur, sous le contrôle du ministre de l'intérieur. Cet état, annexé au budget, est soumis en même temps que lui à l'examen des délégations financières et du conseil supérieur.

Aucune modification de l'échelle des traitements, du taux des indemnités de résidence, des frais de déplacement et autres allocations accessoires, aucun changement dans les conditions d'avancement et de retraite ne peuvent être mis en application s'ils impliquent une augmentation correspondante des prévisions inscrites à ces différents titres dans l'état de développement des dépenses.

Ne figurent pas à l'état de développement prévu ci-dessus,

les dépenses autres que celles de l'exploitation proprement dite, notamment :

1° Travaux complémentaires de premier établissement proprement dits ;

2° Dépenses complémentaires de premier établissement du matériel roulant, y compris les dépôts et ateliers ;

3° Dépenses complémentaires de premier établissement du matériel inventorié ;

4° Constitution de la dotation initiale de la réserve de l'exploitation ;

5° Accroissement du fonds de roulement.

Ces dépenses imputées sur les ressources ordinaires ou extraordinaires du budget spécial de l'Algérie, sont présentées distinctement dans ce budget spécial ainsi que dans les comptes de la Colonie.

Il sera constitué une réserve d'exploitation destinée à couvrir les dépense imprévues et exceptionnelles de réfection ou de grosses réparations.

Le rapport annuel présenté par le Gouverneur général, en exécution de l'article 10 de la loi du 23 juillet 1904, fait ressortir les résultats financiers généraux du rachat et de l'exploitation par l'Algérie, pour chacun des réseaux rachetés.

Il contient une évaluation des charges annuelles correspondant aux dépenses de rachat, d'établissement et d'amélioration de chaque réseau comprenant les éléments ci-après :

1° Annuités payées pour le rachat des lignes antérieurement concédées ;

2° Charges d'intérêt et d'amortissement des sommes prélevées, pour la construction des voies ferrées, sur le produit des emprunts contractés par l'Algérie ;

3° Charges qui correspondraient à l'intérêt et à l'amortissement des sommes prélevées, pour les mêmes objets, sur le budget ordinaire, évaluées d'après le taux, amortissement compris, du dernier emprunt contracté par l'Algérie antérieurement à l'année où les dépenses ont été faites.

La gestion financière de ce réseau est soumise au contrôle de la cour des comptes, de l'inspection générale des finances et de la commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer.

Un contrôleur des dépenses engagées est nommé par décret.

Tel qu'il était primitivement rédigé, le décret du 27 septembre 1912 stipulait expressément que l'Administration du réseau métropolitain de l'Etat pouvait être appelée, dans certaines conditions déterminées, à prêter son concours à l'Administration du réseau algérien. Mais la Commission (1) chargée d'élaborer le projet définitif qui a été soumis au Conseil d'Etat, a supprimé les dispositions dont il s'agit ; elle a fait remarquer « qu'il lui paraissait difficile que les agents du réseau métropolitain, très absorbés par leurs fonctions, puissent suffire à assurer en France la marche des affaires qui intéresseront le réseau algérien ». Elle a donc conclu à l'organisation d'une administration *autonome* ayant son siège à Alger. Cependant la légalité de la solution adoptée a été contestée, tout au moins en ce qui concerne le réseau oranais de l'Etat. On a soutenu qu'aux termes de l'article 6 de la loi du 23 juillet 1904, ce réseau devait continuer à être *géré* et *administré* comme il l'était au moment où s'élaborait cette loi. Or, à ce moment, l'Administrateur des chemins de fer algériens de l'Etat, était, depuis le mois d'août 1903, Directeur du réseau métropolitain de l'Etat. Il semble dès lors que l'article 6 de la loi du 23 juillet 1904 n'avait pas seulement pour but de consacrer le principe de l'exploitation en régie — car dans ce cas il aurait fait double emploi avec le dernier paragraphe de l'article 7 de cette même loi — mais consa-

(1) Cette commission instituée par un arrêté pris le 27 mars 1912 par le Ministre de l'intérieur, comprenait notamment MM. *Picard*, vice-président du Conseil d'Etat, *Privat-Deschanel*, directeur de la comptabilité publique, *Clamorgan*, inspecteur général des Finances, *Fontaneilles*, directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, *Beaugey*, inspecteur général des Mines, *Mallet*, directeur des Finances au Gouvernement général, à Alger.

rait le régime de fait qui existait à cette date, c'est-à-dire l'exploitation directe par l'Administration métropolitaine des chemins de fer de l'Etat.

La Commission qui a établi le projet de décret n'a pas cru devoir s'arrêter à ces objections. Elle a pensé que la nouvelle organisation pouvait être sanctionnée par un décret délibéré en Conseil d'Etat et qu'une loi n'était pas nécessaire. D'après elle, l'art. 6 de la loi du 23 juillet 1904 doit être compris comme prescrivant le maintien de l'exploitation en régie, mais non comme interdisant toute modification dans le détail de cette exploitation. D'ailleurs, le réseau algérien de l'Etat n'a été placé qu'en 1905 sous l'autorité du Directeur des chemins de fer de l'Etat de France (par décret d'ailleurs et non par une loi). La Commission a conclu de ces textes et du précédent de 1905, qu'un décret en Conseil d'Etat est suffisant pour régler l'organisation des deux réseaux algériens de l'Etat.

II. — *Chemins de fer concédés*

Compagnie de la Méditerranée. — La direction de l'exploitation du réseau algérien de la Compagnie de la Méditerranée est confiée à une administration locale qui relève de la direction générale à Paris.

Compagnies de l'Ouest-Algérien et de Bône-Guelma. — Toutes les autres compagnies algériennes ont adopté une organisation analogue. Les compagnies de l'Ouest-Algérien et Bône-Guelma ont leur siège social à Paris et une direction des services d'exploitation à Oran et à Tunis.

Quant à l'organisation des services d'exploitation des réseaux algériens, elle est calquée sur l'organisation de services similaires de la Métropole. A la Direction sont rattachés un certain nombre de services administratifs qui comprennent, en particulier, le secrétariat, le contentieux, la comptabilité, le service médical, le service des titres.

Les services actifs sont partagés en trois branches :

1° La voie et les bâtiments, comprenant l'entretien et l'amélioration des voies, gares, signaux, etc. ;

2° Le matériel et la traction comprenant l'étude des projets, l'achat ou la construction du matériel roulant, la conduite des locomotives, la surveillance des dépôts, etc. ;

3° L'exploitation, comprenant le mouvement des trains, le service des gares et le service commercial.

Rapports des Administrations Algériennes de Chemins de fer avec leur personnel

Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée

Le premier soin de la Compagnie de la Méditerranée lorsqu'elle se chargea de la construction et de l'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Algérie, fut d'assurer le bon recrutement du personnel de ce réseau. Elle stipula tout d'abord non seulement qu'il serait traité comme les agents de son réseau métropolitain, mais elle lui accorda même des avantages spéciaux. Cette façon de procéder était d'autant plus justifiée que les agents qui consentaient à s'expatrier devaient souvent débuter dans des régions presque inhabitées et le plus souvent malsaines.

Elle ne faisait d'ailleurs que suivre l'exemple des administrations de l'Etat qui accordent aux fonctionnaires détachés de la métropole le quart colonial, c'est-à-dire une augmentation de leurs émoluments égale au quart de leur traitement.

La compagnie continua à faire jouir, en Algérie, son personnel de toutes les améliorations qui lui étaient successivement accordées en France. Ses agents, comme d'ailleurs tous les agents des autres réseaux algériens, bénéficient de la circulation gratuite quand ils voyagent pour affaires person-

nelles ou pour raison de santé, ou lorsqu'ils usent du transport par voie ferrée pour se rendre à leur travail ou rentrer chez eux. Ils profitent de même de la circulation gratuite pour un nombre de voyages limités sur les réseaux autres que celui auquel ils appartiennent en Algérie et sur tous les grands réseaux métropolitains; enfin, leurs parents peuvent obtenir des facilités de circulation dans la plupart des cas où ils en obtiennent eux-mêmes.

La Compagnie P.-L.-M. a étendu à son réseau algérien le bénéfice de la caisse des retraites de 1911 organisée conformément à la loi du 21 juillet 1909 (1) à laquelle sont affiliés d'office les agents admis dans le personnel de la compagnie postérieurement au 31 décembre 1910. Les anciens agents qui étaient inscrits soit à la caisse des retraites de 1864, soit à la caisse des retraites de 1892 ont pu obtenir leur affiliation à la caisse des retraites de 1911.

L'affiliation au régime des retraites est obligatoire pour tout agent qui a accompli une année continue au service des chemins de fer. Les ressources de la caisse sont constituées :

1° Par la retenue du premier mois de traitement ou salaire fixe, retenue répartie sur une période de 24 mois ;

2° Par une retenue mensuelle de 5 % sur les traitements et salaires et les avantages accessoires tels que les primes allouées par application d'une formule réglementaire et en ce qui concerne les agents logés la valeur locative fixée à forfait à 10 % de leur traitement;

3° Par la retenue du premier douzième de chaque augmentation de traitement ;

4° Par un versement de la compagnie égal à 15 % des traitements, salaires et avantages accessoires soumis à la retenue de 5 %.

Tout agent quittant la compagnie a droit à une pension

---

(1) L'analyse du règlement des retraites de la Compagnie P.-L.-M., que nous donnons ci-après, reproduit les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, d'après laquelle ce règlement a été établi.

de retraite et peut en demander la liquidation lorsqu'il a accompli 25 années d'affiliation et atteint l'âge de 50 ans pour les mécaniciens et chauffeurs de machines locomotives; 55 ans pour les autres agents du service actif; 60 ans pour les employés de bureau qui n'ont pas passé 15 ans dans le service actif.

De son côté, la compagnie peut liquider d'office la retraite de tout agent remplissant les conditions ci-dessus.

Dans le cas de maladie, blessure ou infirmité le mettant dans l'impossibilité de rester au service de la compagnie, tout agent ayant au moins 15 années d'affiliation a le droit de demander la liquidation d'une pension de retraite à jouissance immédiate, le même droit lui est acquis quelle que soit la durée de l'affiliation si l'invalidité résulte de l'exercice de ses fonctions. Il a droit au remboursement des retenues.

L'agent quittant la compagnie avant 15 années d'affiliation soit volontairement, soit pour toute autre cause sans bénéficier d'une pension de retraite a droit au remboursement de ses retenues et de leurs intérêts. Si la cessation définitive du service a lieu par suite de maladie, blessure ou infirmité ne résultant pas de l'exercice de ses fonctions l'agent a droit en outre à une allocation égale au montant du remboursement qui lui est fait en vertu du paragraphe précédent.

La pension annuelle de retraite est égale à la moitié du traitement ou salaire moyen. Le montant de la pension est augmenté de deux centièmes du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation en plus de vingt-cinq.

La pension de retraite annuelle ne peut en aucun cas être inférieure au dixième du traitement ou salaire moyen. Le maximum de la pension est fixé aux 3/4 du traitement ou salaire moyen et ne peut en aucun cas dépasser 12.000 francs. La pension se cumule avec les rentes-accidents dues par application de la loi du 9 avril 1898 et des lois subséquentes.

La pension de retraite est reversible pour moitié sur la veuve de l'agent et s'il y a lieu sur la femme divorcée et sur les orphelins.

Chaque année le Conseil d'Administraiton de la compagnie désigne cinq de ses membres pour former une commission dont il détermine les pouvoirs et qui est chargée de la gestion de la caisse des retraites.

Les pensions annuelles sont payables par quart à termes échus.

Le personnel comprend : les agents classés; les agents embrigadés; les stagiaires qui accomplissent la période d'essai exigée pour l'admission soit comme agents classés, soit comme agents embrigadés.

La compagnie emploie, en outre, des auxiliaires et des journaliers à titre temporaire.

Les agents classés sont nommés par le Conseil d'Administration. Ils sont recrutés « en général » parmi les stagiaires d'emplois classés ou embrigadés, remplissant les conditions fixées.

Les agents embrigadés sont nommés par les chefs de service. Ils sont recrutés en général parmi les stagiaires.

Les stagiaires sont recrutés parmi des candidats âgés de 18 ans au moins et de 30 ans au plus. La limite inférieure peut être abaissée à 14 ans pour les fils d'agents ou d'anciens agents.

La limite supérieure est portée à 34 ans pour le personnel ouvrier embrigadé du matériel et de la traction et pour les surveillants des services de la construction et de la voie.

Les candidats aux divers emplois de stagiaire doivent subir la visite d'un médecin de la compagnie qui leur délivre un certificat d'admissibilité.

Les agents classés sont appointés à l'année, les agents embrigadés sont appointés à l'année, au mois, ou à la journée, et les stagiaires sont appointés à la journée de travail.

Des avantages accessoires sont accordés à certains agents. Ces avantages sont les suivants :

1° Supplément pour fonction intérimaire ou spéciale;

2° Salaires pour travaux supplémentaires;

3° Primes réglementaires allouées aux chefs et sous-chefs de dépôt, mécaniciens et chauffeurs ou agents en faisant fonctions;

4° Logement pour les agents dont les fonctions impliquent le logement.

Depuis le mois de juillet 1911, la compagnie accorde à son personnel classé ou embrigadé des indemnités pour cherté et difficultés de vie, variables avec les ressources suivant que l'agent est logé ou non. Ces indemnités décroissent de 270 fr. pour un traitement de 1.350 francs, à 90 francs pour un traitement de 2.400 francs.

Il n'est pas accordé d'indemnité aux agents ayant un traitement annuel supérieur à 2.400 francs.

Les étrangers ne peuvent pas faire partie du personnel de la compagnie.

Tout agent peut être suspendu de ses fonctions en cas de faute grave par le chef régional; mais il ne peut être révoqué ou congédié que par l'autorité qui l'a nommé.

Une indemnité de déménagement est accordé à tout agent déplacé de sa résidence sauf le cas où le déplacement est imposé par punition, sauf lorsqu'il a lieu sur la demande de l'agent.

Pour les agents mariés ou ayant des enfants et des parents avec eux et entièrement à leur charge cette indemnité qui est établie d'après le traitement fixe ancien est le double de celui qui est accordé aux agents célibataires.

Le transport en chemin de fer du mobilier des agents déplacés est effectué gratuitement.

Les agents qui ont à se déplacer pour le service ont droit au remboursement des dépenses supplémentaires que leur occasionnent ces déplacements. Ce remboursement est effectué suivant la fonction des agents soit sur état, soit à forfait.

Il est accordé aux agents classés et embrigadés appointés à l'année ou au mois et lorsque les nécessités du service le per-

mettent des congés annuels qui peuvent être pris par fraction ou en une seule fois au gré des agents.

Les agents classés et embrigadés qui n'ont pas la libre disposition de leur dimanche ont droit chaque année à 12 jours de congé avec solde entière; en outre, il peut leur être accordé à titre exceptionnel des congés supplémentaires de 6 jours à solde entière ou 12 jours à demi-solde.

Pour les agents qui ont la libre disposition de leurs dimanches, les congés annuels sont limités à 8 jours à solde entière ou 16 jours à demi-solde. De plus, la compagnie rembourse tous les deux ans les frais de traversée aux agents et à leurs familles.

Des allocations spéciales sont accordées à titre gracieux aux agents qui ont à leur charge leurs parents ou un certain nombre d'enfants ou assimilés âgés de moins de 18 ans révolus.

Tout agent classé, embrigadé ou stagiaire a droit aux secours médicaux, c'est-à-dire aux soins et médicaments en cas d'accident survenu par le fait ou à l'occasion du service, ainsi qu'en cas de maladie.

Les auxiliaires et les journaliers travaillant pour le compte de la compagnie n'ont droit aux secours médicaux qu'en cas d'accident survenu par le fait ou à l'occasion du service.

Pendant les interruptions de service résultant de blessures ou de maladies régulièrement contractées les agents reçoivent en règle générale la moitié de leur traitement ou salaire fixe. Toutefois la solde entière peut être allouée notamment pour blessures ou maladies causées par le service, ou lorsque la maladie résulte de l'insalubrité du climat ou lorsque l'agent est dans une situation de famille exceptionnelle, etc. Les soldes de maladies ne sont accordées que par périodes de 90 jours, si la maladie continue au delà de la première période de 90 jours le paiement de la solde de maladie peut être accordé pour de nouvelles périodes.

Chemins de fer algériens de l'État

L'exemple donné par la Compagnie P.-L.-M. ne paraît pas avoir été suivi, tout au moins au début, par les autres compagnies algériennes. C'est ainsi que lorsque le rachat des lignes concédées à la Compagnie Franco-Algérienne a eu lieu en 1900, le personnel de cette compagnie était encore placé sous le régime de l'arbitraire le plus absolu et ne pouvait prétendre à aucune pension de retraite, la compagnie ayant négligé pendant près de 25 années, soit de constituer une caisse de retraite autonome, soit d'affilier son personnel à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse. Les employés qui se trouvaient pour une cause quelconque, hors d'état de continuer leurs fonctions recevaient, au moment de leur licenciement :

S'ils étaient commissionnés, une indemnité égale au douzième des appointements où salaires qui leur avaient été payés depuis leur entrée au service de la compagnie.

Et, s'ils étaient simplement classés, le vingt-quatrième de leurs salaires.

Ce régime n'aurait pas pu, quoiqu'il arrivât, se maintenir indéfiniment. La Compagnie de l'Ouest-Algérien, de l'Est-Algérien, de Bône-Guelma avaient déjà été amenées à se préoccuper d'améliorer le sort de leurs agents soit spontanément, soit sous la menace de grèves (1).

Un des premiers soins de l'Administration des chemins de fer de l'Etat, lorsque le réseau de la Compagnie Franco-Algérienne lui fut remis, fut d'affilier son personnel à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse en prenant à sa charge 10 % des traitements des agents commissionnés et 5 % du traitement des agents classés. Les agents devaient de leur côté verser 5 %.

La Compagnie de l'Est-Algérien s'était montrée plus libé-

---

(1) Néanmoins, la Compagnie Bône-Guelma n'évita pas une grève, qui se produisit du 20 mars au 1er avril 1909.

rale envers ses agents que la Compagnie Franco-Algérienne et dès 1884 elle avait organisé un régime de retraites servies par la Caisse Nationale de la Vieillesse qu'elle améliora sensiblement en 1899.

Mais lorsque la Compagnie de la Méditerranée eut étendu à son personnel algérien le bénéfice de la loi du 21 juillet 1909 la question de l'application de cette loi aux agents des réseaux rachetés des Compagnies Franco-Algérienne et Est-Algérien se posa nécessairement. Il n'était pas possible, en effet, de refuser aux uns ce qu'on accordait aux autres sous prétexte que la loi de 1909 n'était pas applicable aux chemins de fer secondaires et par conséquent aux chemins de fer de l'Algérie. Toutefois, on pouvait se demander si les motifs d'ordre financier qui ont déterminé le Parlement à n'appliquer qu'aux grands réseaux de la *Métropole* la loi du 21 juillet 1909 pourraient être invoqués pour ne pas appliquer cette même loi aux réseaux algériens exploités en régie (1). Depuis la création du budget spécial de l'Algérie et depuis surtout que la loi du 23 juillet 1904 a remis à la Colonie la gestion de son réseau de chemins de fer, c'est aux Délégations financières et au Conseil supérieur qu'il appartient de se prononcer à ce sujet.

Or, c'est précisément à la demande des assemblées délibérantes de l'Algérie que l'Administration des chemins de fer français de l'Etat a proposé le 4 décembre 1911 au Gouverneur, M. Lutaud, un projet de règlement qui est la reproduction du règlement adopté sur le réseau de l'Etat métropolitain, sauf les modifications qui ont paru nécessitées par des considérations particulières tirées, soit de la présence dans

---

(1) Pour les réseaux algériens de l'Etat, l'application du nouveau régime des retraites entraînera une dépense annuelle supplémentaire de 430.000 fr. environ (171.000 francs au réseau oranais, 259.000 francs au réseau Est-Algérien).

Pour le P.-L.-M., la surcharge due à l'application à l'Algérie de la loi du 21 juillet 1909 représente 260.000 francs environ. (Conseil supérieur, séance du 24 juin 1912).

le personnel de certains éléments indigènes soit, en ce qui concerne la rétroactivité, des dispositions des règlements en vigueur.

Le Gouverneur, M. Lutaud, n'attendit pas que le décret réorganisant l'Administration du réseau algérien de l'Etat lui enlevât le moyen de donner une solution rapide à cette question si importante pour les agents de ce réseau, de l'application de la loi du 21 juillet 1909 : Le règlement — dernier acte de l'Administration métropolitaine des chemins de fer de l'Etat en Algérie — fut adopté le 27 septembre 1912 : il est applicable à partir du 1er janvier de la même année.

Ce règlement ne diffère d'ailleurs de celui de la Compagnie de la Méditerranée que par une disposition très-libérale qui permet de considérer comme ayant été affiliés à un règlement de retraites, dès l'origine de leurs services, les agents du réseau oranais et les agents du réseau de l'Est-Algérien qui étaient commissionnés au moment du rachat : grâce à cette clause ces agents obtiennent une pension calculée sur le taux de 1/60e du traitement moyen par année de service.

L'Administration des chemins de fer de l'Etat s'est attachée d'une manière toute particulière, dès la prise de possession des réseaux rachetés, à étudier les moyens propres à faire disparaître, dans la mesure du possible, les anomalies qui existaient dans la situation du personnel, en raison des errements suivis par les compagnies Franco-Algérienne et de l'Est-Algérien au point de vue spécial des traitements, de l'avancement, du commissionnement et de l'admission des agents à titre définitif. Afin de régler cette situation, les différentes catégories d'emploi ont été réparties entre un certain nombre de groupes formant ce que l'on appelle l'échelle des traitements. Cette échelle détermine pour chaque catégorie les traitements successifs auxquels peut prétendre chaque agent de la catégorie considérée.

La question des avancements, qui n'était pas réglée sous l'ancienne gestion, a fait l'objet d'un règlement aux termes

duquel les propositions d'avancement sont présentées par des commissions d'avancement et de classement dont font partie les représentants élus du personnel.

L'avancement a lieu au choix et à l'ancienneté. A l'ancienneté, les agents sont augmentés tous les 4 ans; au choix, tous les deux ou trois ans.

En outre, ceux qui appartiennent à la dernière classe des groupes VII, VIII et IX passent à la classe immédiatement supérieure après un an d'ancienneté.

Sous l'ancienne gestion, aucune règle n'étant établie, les avancements n'étaient accordés que très irrégulièrement et on pourrait citer des agents étant restés 5, 6 ans et même davantage sans recevoir d'augmentation de traitement.

Des règles très précises déterminent les conditions que doivent remplir les agents classés à commissionner et les auxiliaires qui doivent être classés ou commissionnés et les auxiliaires qui doivent être classés.

Pour les agents nouveaux les salaires de début ont été sensiblement relevés. Le tableau ci-après indique, d'une part, les salaires attribués par l'Administration des chemins de fer algériens de l'Etat, d'autre part les salaires correspondants de la Compagnie de l'Est-Algérien sous l'ancienne gestion.

Agents des groupes	Salaires de début actuels	Salaires de début sous l'ancienne gestion
—	—	—
V........	6 25 par jour	5 » par jour
VI........	5 25 —	3 33 —
VII.......	4 25 —	3 33 —
VIII......	3 75 —	3 25 —
IX........	3 30 —	3 » —

Il est accordé aux agents une journée de repos hebdomadaire et aux agents et ouvriers commissionnés, 20 jours de congé par an avec solde et 15 jours aux agents classés et auxiliaires permanents.

Auparavant, les agents commissionnés avaient droit à un congé de 15 jours par an avec solde, les autres ne pouvaient profiter que de congés sans solde.

Il est remboursé aux agents et ouvriers les frais de traversée de leurs femmes et de leurs enfants se rendant en France tous les deux ans.

Les compagnies rachetées n'accordaient aucune allocation pour cet objet.

Les agents et ouvriers ne pouvaient recevoir la solde en cas de maladie que pendant une durée de 90 jours au cours d'une période de 24 mois; dans nombre de cas ils ne recevaient même que la demi-solde.

Depuis le rachat, les agents et ouvriers obtiennent la solde entière pour maladie jusqu'à concurrence de deux mois par an. Ils reçoivent les secours médicaux comme les agents du réseau de la Méditerranée.

Une somme — qui ne peut pas excéder 2 % de la recette brute (1) — est répartie à titre de prime de gestion entre tous les agents et ouvriers comptant au moins quatre ans de service. Ces primes sont déterminées suivant les notes des agents d'après les coefficients indiqués au tableau ci-dessous, le mois de traitement ou salaire étant considéré comme unité :

Notes	Coefficients
0 à 12	0 »
13	0 30
14	0 40
15	0 50
16	0 75
17	1 »
18	1 50
19 à 20	2 »

(1) Ces primes se sont élevées, en 1912, à 195.976 francs pour le réseau Oranais et à 257.493 francs pour le réseau Est-Algérien de l'Etat.

Des indemnités de résidence, calculées en classant les différentes gares d'après les prix des loyers et des denrées, sont allouées aux agents des groupes X à IV dont le traitement varie entre un minimum de 1.150 francs et un maximum de 5.700 francs.

Des allocations mensuelles pour charges de familles sont accordées aux agents et aux ouvriers commissionnés dont le traitement est égal ou inférieur à 1.800 francs. Une allocation de 200 francs à titre de secours immédiat est faite aux veuves des agents et des ouvriers décédés en activité de service. Lorsque l'agent décédé a un traitement ou un salaire n'excèdant pas 3.000 francs, les frais de funérailles sont remboursés jusqu'à concurrence de 100 francs à la famille de ces agents.

Le personnel du réseau de l'Etat est représenté dans les commissions chargées de la fixation des primes de fin d'année et de l'établissement des tableaux d'avancement des agents et ouvriers du réseau, ainsi que dans le Conseil d'enquête chargé d'émettre son avis sur toutes les propositions de mesures disciplinaires graves.

Enfin les délégués des agents et ouvriers sont accrédités auprès du Directeur pour discuter toutes les questions relatives aux intérêts matériels ou professionnels, collectifs ou individuels des agents et ouvriers (1).

Compagnie de l'Ouest-Algérien

La compagnie, voulant établir une liberté plus grande tant pour elle que pour son personnel au point de vue de son recrutement ou de son départ éventuel, a constitué, à la date du 30 juin 1895, une Caisse de Prévoyance à laquelle les

(1) Les propositions faites par l'éminent inspecteur général des mines, M. Beaugey — qui dirigeait alors le réseau français de l'Etat — et par son collaborateur, M. Viennot, pour relever la situation matérielle et morale du personnel des réseaux achetés de l'Algérie, trouvèrent toujours auprès du Gouverneur, M. Jonnart et, plus tard, auprès de son successeur, M. Lutaud, le plus bienveillant accueil.

agents admis depuis cette époque sont tenus de participer sans qu'il leur soit imposé à l'entrée une limite d'âge; les candidats peuvent, par suite, être admis à l'Ouest-Algérien à partir de l'âge de 18 ans jusqu'à 30 ans, et pour les militaires libérés jusqu'à 35 ans, et très exceptionnellement au delà de cet âge lorsqu'il y a intérêt, pour le service, à le faire. Cette disposition devrait être modifiée si une caisse de retraites venait à être substituée à la Caisse de Prévoyance actuelle. Dans ce dernier cas, l'Ouest-Algérien devrait adopter les règles d'admission des autres compagnies.

Des indemnités de résidence sont accordées dans les localités où la cherté des logements et des difficultés d'approvisionnement ont fait juger cette mesure nécessaire.

Pendant les interruptions de service résultant de maladies régulièrement constatées, les agents peuvent recevoir la moitié de leur traitement et, dans certains cas, la totalité, sur l'autorisation du Directeur des services, et pendant 90 jours.

Lorsque l'agent a plus de 90 jours d'absence pour maladie, dans le courant d'une année, la demi-solde ou la solde entière peut être prolongée par le Conseil d'Administration.

Les médicaments sont fournis gratuitement aux agents ayant un traitement inférieur à 3.000 francs par des pharmaciens agréés par la compagnie.

La compagnie prend également à sa charge les frais d'hospitalisation, lorsqu'il y a lieu.

Il est accordé à tous les agents commissionnés, auxiliaires payés à la journée mais ayant au moins 3 ans de présence à la compagnie, une indemnité pour cherté de vivres qui varie de 22 fr. 50 à 5 fr. 85 par mois, suivant les cas.

Une allocation spéciale de 100 francs est accordée à tous les agents, au moment où ils sont décorés de la médaille d'honneur du travail.

Il est alloué 300 francs aux agents commissionnés, et 150 francs aux agents auxiliaires ayant au moins 2 ans de service à la compagnie, au moment de leur mariage.

Une indemnité peut être accordée aux agents indigènes au

moment de leur mariage, mais la question est spécialement examinée dans chaque cas particulier.

Une allocation de 100 francs est accordée aux agents commissionnés, et pour chaque enfant, au moment de sa naissance.

Les agents auxiliaires employés à la compagnie à titre permanent et ayant au moins 6 mois de service reçoivent dans les mêmes circonstances, une allocation de 60 francs.

Tous les agents dont le traitement annuel ne dépasse pas 2.100 francs et qui ont à leur charge plus de 3 enfants (ou parents assimilés) reçoivent un secours de 48 francs par an et par enfant (ou assimilé) au delà de ce nombre.

Les agents et ouvriers commissionnés peuvent obtenir tous les ans un congé de 20 jours à solde entière; ils ont même la faculté de cumuler ce congé de 20 jours, tous les deux ans, lorsqu'ils viennent en France pour raison de santé.

Un congé annuel de 12 jours peut être accordé, dans les mêmes conditions de solde et de cumul, aux agents auxiliaires et aux ouvriers occupés à la compagnie d'une façon permanente depuis un an.

Compagnie Bône-Guelma

Au cours des 5 dernières années (1906-1911), la Compagnie Bône-Guelma a fait des efforts suivis et considérables, selon un programme méthodique dont l'exécution est en voie d'achèvement, pour améliorer la situation de son personnel; elle a accru ses garanties statutaires, elle a relevé le taux des salaires, principalement des plus bas, elle a créé enfin en supplément de ces salaires des indemnités variées, qui tiennent compte des charges d'existence de chacun de ses agents.

La compagnie a pris, en faveur des agents qui entrent à son service un ensemble de mesures qui les garantissent contre tout arbitraire.

Si l'agent répond à son emploi, il est *classé* dans un délai que la compagnie s'efforce de réduire progressivement.

Une fois classé, il fait partie du cadre permanent de la compagnie et ne peut perdre son emploi que dans les cas limitativement déterminés par les réglements.

Mais qu'il soit *classé* ou *embrigadé*, il jouit des *garanties* accordées à tout agent sous le coup d'une peine disciplinaire grave pour la présentation écrite ou orale de sa défense.

Son avancement est assuré : il a la certitude d'être promu à une classe supérieure, classe déterminée par une échelle de traitements rendue publique, dans un délai qui ne peut excéder cinq années.

Son traitement ne subit d'autres retenues que les versements réglementaires pour la retraite : depuis plus de trois ans toute *amende* pour faute de service a été abolie par la compagnie.

En cas de *maladie*, il reçoit gratuitement les soins du médecin de la compagnie : plus libéral que la loi française des accidents du travail, le règlement de la compagnie prévoit la solde entière même à la suite d'accident imputable à l'intéressé.

Un très gros effort financier a été fait par la compagnie pour relever les salaires de toute classe de son personnel, principalement les *salaires de début*.

Par trois fois des sommes considérables ont été affectées à ces relèvements : 107.000 francs en 1907, 200.000 francs en 1909, et 75.000 francs en 1911, soit au total plus de 380.000 francs en 5 ans comme *supplément annuel de dépenses*.

Les salaires de début supportent la comparaison avec ceux des administrations locales et même des compagnies métropolitaines : pour plusieurs emplois ils leur sont supérieurs.

Un *mécanicien* débute au Bône-Guelma à 1.800 francs, comme à l'Etat ou à l'Est français ; un *chauffeur* à 1.500 fr. (Etat métropolitain : 1.350 francs. Est français : 1.500 francs).

Un *facteur* débute au Bône-Guelma à 1.400 francs, à l'Est-Algérien-Etat à 1.300 francs, à l'Orléans à 1.200 francs.

Une nouvelle échelle qui relève encore un certain nombre de taux de début a été mise en application au 1er janvier 1912.

Quant aux *emplois journaliers* (ouvriers des ateliers, manœuvres, poseurs de la voie, etc.), un rapprochement analogue s'établirait aisément entre les taux des salaires du Bône-Guelma et ceux de l'industrie privée avec un avantage souvent marqué en faveur de la compagnie.

Au salaire proprement dit s'ajoutent d'ailleurs, pour les agents de la compagnie, de nombreux *accessoires de solde.*

Au premier rang viennent les *indemnités familiales*, 72 francs par an et par enfant de moins de 16 ans, attribué dès le premier enfant aux agents dont le traitement annuel ne dépasse pas 3.000 francs.

Des indemnités de résidence pour cherté de vie ou insalubrité;

Des indemnités de logement ou dégrèvements de loyer;

Des gratifications de fin d'année pour le personnel jusqu'au grade d'inspecteur ;

Dans les dernières années, *l'augmentation des dépenses de personnel* a été beaucoup plus rapide que l'accroissement de l'effectif : à grade égal un agent gagne sensiblement plus aujourd'hui qu'il y a trois ou quatre ans.

Une réglementation très libérale des congés — quant à la durée et quant au paiement — a été mise en vigueur au 1er janvier 1912.

En tenant compte des repos périodiques déjà réglementés par voie administrative, on constate que les mécaniciens et chauffeurs jouiront annuellement de 57 *jours de repos*, les conducteurs de 45, les chefs de gare, chefs de station, facteurs-chefs de 35, les facteurs, contrôleurs, receveuses, poseurs, aiguilleurs, de 33, etc. Des dispositions spéciales viennent d'être prises tout récemment en faveur des agents des gares à service chargé.

La compagnie possède, outre une *caisse des retraites* à laquelle participent les agents commissionnés avant 1906, un *régime des retraites* basé sur l'affiliation à la Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse, ouvert à tous ses agents classés ou non.

Le versement de l'intéressé est de 5 %, celui de la compagnie de 8, 10 ou 12 % suivant la durée de ses services. Congédié à toute époque, même révoqué, le futur retraité conserve l'entier bénéfice de ses versements et de ceux de la Compagnie.

Le régime en vigueur peut donner, dans l'hypothèse d'une carrière normale, à 50 ans pour un mécanicien, 1.180 francs de pension et 1.100 francs de capital; à 55 ans pour un conducteur, 1.200 francs de pension et 3.000 francs de capital; à 60 ans pour un employé de bureau, 1.200 francs de pension et 10.000 francs de capital.

Les subventions de la compagnie pour les retraites de ses agents se sont montées en 1911 à 407.000 francs, contre 137.000 francs de versements faits par le personnel (1).

On trouvera ci-après un tableau qui donne les renseignements que nous avons pu nous procurer sur le nombre d'agents de tous grades attachés aux réseaux algériens de chemin de fer, les dépenses de personnel et les recettes brutes de chaque réseau.

(1) Algérien et tunisien réunis.

PERSONNEL DES CHEMINS DE FER ALGÉRIENS

DÉSIGNATION des Chemins de fer	ANNÉES	LONGUEUR exploitée	ADMINISTRATION centrale	MOUVEMENT et trafic	TRACTION et matériel	VOIES et bâtiments	NOMBRE total d'agents	DÉPENSES du personnel	RECETTES	PROPORTION p. 0/0 du chiffre des recettes
P.-L.-M. Algérien	1872	513	(1)49	567	509	(2)1.713	2.838	2 639.818	5.386.213	49 »
	1911	513	29	1.188	980	879	3 076	(3)5.377.848	17.164.445	31 »
Réseau Est-Algérien de l'État	1889	898	43	469	377	1.314	2.203		5.233 350	
	1911	898	7	884	687	1.117	2.695	5 004.623	14.847.747	33 70
Ouest-Algérien	1892	292	54	291	182	381	908		3.119.343	
	1911	437	45	449	301	420	1.215	2.394.797	7.226.407	33 14
Bône-Guelma (Lignes algériennes)	1888	436	41	204	275	602	1.122		1 867.330	
	1911	436						2 346.277	5.840 732	40 »
Réseau oranais de l'Etat (Ancienne Franco-Algérienne)	1889	668	24	312	218	672	1.266		2.350.713	
	1911	968	17	682	437	667	1.803	3 122.203	6.977.902	44 74

(1) Y compris 28 agents du Contrôle rattachés plus tard au mouvement et trafic.
(2) Il restait un grand nombre d'agents de la période de construction.
(3) Chiffres fournis par la Compagnie y compris les dépenses des Caisses de Retraites.

DEUXIÈME PARTIE

La Réforme du Régime des Chemins de fer Algériens

CHAPITRE V

Législation particulière à l'Algérie (1)

Les voies ferrées de l'Algérie ont été, dès le début, soumises à une législation analogue à celle de la Métropole. Des décrets spéciaux ont déclaré applicables en Algérie la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, l'ordonnance du 15 novembre 1846 et le décret du 1er mars 1901 qui l'a modifiée, etc.....

Ont été encore appliquées à l'Algérie, les lois du 26 octobre 1897 et 17 avril 1906 sur les surtaxes locales temporaires, l'arrêté ministériel du 10 octobre 1901 réglementant la durée du travail effectif des agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies ferrées, etc.....

Le décret de rattachement du 26 août 1881 qui avait placé les services civils de l'Algérie sous l'autorité directe des ministres compétents avaient d'ailleurs disposé que les lois, décrets, arrêtés, règlements et instructions ministérielles qui régissent en France ces divers services s'appliqueraient en Algérie dans toutes celles de leurs dispositions auxquelles il n'avait pas été dérogé par la législation spéciale de ce pays.

Ces textes ont été abrogés par un décret du 31 décembre

(1) Voies ferrées « France, Algérie, Tunisie et Colonies françaises », par MM. L. Marlio, Mazerat, Vergniaud, Godferman. Paris 1912, pages 384 et suivantes.

1896. On peut soutenir que toutes les dispositions législatives ou réglementaires relatives aux chemins de fer édictées en France avant le 31 décembre 1896 sont applicables à l'Algérie s'il n'y a pas été dérogé par des dispositions spéciales.

Depuis 1896, le Gouverneur général de l'Algérie a reçu des pouvoirs propres qui ont été progressivement étendus par le décret du 18 août 1897 relatif au service des travaux publics et des mines ; le décret du 23 août portant organisation du Gouvernement et de la haute administration, la loi du 19 décembre 1900, qui a doté l'Algérie de la personnalité civile et d'un budget spécial, et enfin la loi du 23 juillet 1904 qui a décentralisé le service des chemins de fer.

La Loi de 1904. — Les Origines

On ne s'étonne pas de la résistance que rencontrait en France tout projet de construction de lignes nouvelles, toute idée de réformer le régime défectueux d'exploitation des chemins de fer algériens lorsqu'on réfléchit aux charges que ces chemins de fer imposaient au budget de la métropole.

De 1889 à 1900, les sommes réclamées par les compagnies algériennes à titre de garantie d'intérêt s'étaient élevées :

En 1889 à	21.649.000	francs
» 1890 à	19.469.000	»
» 1891 à	20.538.000	»
» 1892 à	21.015.000	»
» 1893 à	23.877.000	»
» 1894 à	22.450.000	»
» 1895 à	21.764.000	»
» 1896 à	22.703.000	»
» 1897 à	22.654.000	»
» 1898 à	20.551.000	»
» 1899 à	18.115.000	»

Le chiffre de la garantie était bien tombé de 21.649.000 fr. en 1889 à 18.115.000 francs dix ans après ; mais, ainsi que le

montrent les chiffres que nous reproduisons ci-dessus, la décroissance n'était pas régulière ; ainsi, en 1890, l'Algérie était dans une période fructueuse, la garantie n'avait été que de 19.469.000 francs ; les années suivantes, pendant lesquelles sévit une forte crise agricole à la suite des invasions de sauterelles et de la sécheresse, la garantie monta successivement jusqu'à 23.876.000 francs.

Lorsqu'on se décida à séparer le budget de l'Algérie du budget de la métropole afin — que l'on nous passe l'expression — de mettre l'Algérie à ses pièces, de lui donner les moyens de se procurer des ressources propres et de les employer au développement de son outillage économique, on reconnut qu'il était impossible de laisser à la colonie le poids, non seulement de toutes les dépenses effectuées sur son territoire, mais même de toutes ses dépenses civiles. Le produit des impôts était encore en ce moment inférieur d'une vingtaine de millions environ au total des dépenses civiles, et cette somme de 20 millions représentait, à peu près, le montant des avances faites par l'Etat aux compagnies concessionnaires des chemins de fer algériens à titre d'insuffisance d'exploitation ou de garantie d'intérêts. Il n'était évidemment pas possible d'augmenter du jour au lendemain d'une telle somme les impôts qui pèsent sur les contribuables algériens. On ne pouvait songer non plus à laisser indéfiniment au compte de l'Etat les avances de garantie afférentes aux lignes algériennes. On adopta un moyen terme en décidant, arbitrairement, que la garantie d'intérêt des chemins de fer ouverts à l'exploitation antérieurement au 1er janvier 1901 resterait à la charge de l'Etat jusqu'en 1925 et passerait au budget de la Colonie à partir du 1er janvier 1926 (loi du 19 décembre 1900). En compensation, on attribua à la Métropole un tiers des excédents de recettes du budget algérien chaque fois que le fonds de réserve, constitué au moyen de ces excédents, dépasserait cinq millions de francs.

Dès lors, l'Algérie pouvait entreprendre de nouvelles lignes de chemins de fer, puisque les charges de ces nouvelles lignes devaient incomber exclusivement à son budget. Mais il lui était

interdit de tenter, sans l'assentiment du pouvoir central, la réforme du régime des chemins de fer existants et notamment la réforme des tarifs. Dès l'instant où le contribuable métropolitain continuait à supporter les avances de garanties accordées aux compagnies algériennes, le Gouverneur ne pouvait pas être appelé à exercer les pouvoirs ministériels en matière de chemin de fer, puisqu'en usant de ces pouvoirs il risquait d'augmenter les dépenses de la garantie. En effet, des études qui avaient été entreprises pour déterminer les conséquences financières de la seule réforme des tarifs de chemins de fer, il résultait que la perte de recettes pourrait atteindre 2.223.000 fr.

Aussi, comme le faisait remarquer le dévoué représentant de Constantine, M. Thomson, au cours de la discussion de la loi du 23 juillet 1904 :

« Lorsque nous avons demandé des réductions de tarifs ou des travaux complémentaires, quelle est la réponse qui nous a été invariablement faite ? La voici : La Métropole ne peut ajouter de nouvelles charges à celles dont elle a accepté le fardeau. C'est à l'Algérie à faire elle-même le nécessaire. M. Maruéjouls, ministre des Travaux publics, appelé à statuer sur l'unification du tarif général, faisait connaître qu'il ne pourrait consentir à l'application sur les réseaux de l'Est de l'Algérie, du tarif homologué pour les lignes situées à l'Ouest d'Alger, que si l'Algérie inscrivait à son budget la somme nécessaire pour compenser la diminution de recettes qui résulterait de cette mesure ».

Alors que la réforme des tarifs était aux trois quarts accomplie à l'Ouest d'Alger, on condamnait ainsi les populations desservies par les Compagnies de l'Est-Algérien et Bône-Guelma à subir indéfiniment des tarifs élevés, et la loi du 19 décembre 1900 n'avait fait qu'ajouter une difficulté d'ordre financier aux multiples obstacles que les compagnies à barêmes forfaitaires opposaient à toute tentative de réforme.

On conçoit aisément, en effet, que le Ministre des Travaux publics et le Ministre des finances ne pouvaient manquer de se mettre toujours d'accord pour repousser toute proposition du

Gouverneur qui pourrait avoir pour conséquence d'augmenter de plus de deux millions le chiffre déjà si lourd des garanties d'intérêt des chemins de fer.

Vainement le Gouverneur faisait-il remarquer que la réforme des tarifs était — ainsi d'ailleurs que l'événement l'a démontré — la condition primordiale de l'augmentation de recettes des chemins de fer algériens et, par conséquent, de la diminution de la garantie d'intérêt, il était difficile de faire prévaloir des hypothèses contre la réalité.

Le système de la loi de 1900 aboutissait donc pour l'Algérie à la quasi-impossibilité de réformer l'intolérable régime qu'elle subissait. En outre, tous ceux qui avaient quelque souci de l'avenir ne pouvaient qu'être effrayés de ce qui arriverait nécessairement en 1926, lorsque la Métropole laisserait retomber brusquement sur l'Algérie tout le fardeau qu'elle aurait jusque là supporté. On ne pouvait guère espérer que la garantie d'intérêts descendît, en 1926, au-dessous d'une dizaine de millions.

Pendant la même période, les recettes de l'Algérie pouvaient bien atteindre une centaine de millions, mais il ne fallait pas compter qu'un budget ne dépassant pas cette importance — dont les dépenses croissent au moins aussi vite que les recettes — puisse, sans se désorganiser complètement, subir le choc d'une dépense nouvelle de 8 à 12 millions venant à lui incomber brusquement. Il subirait à ce moment un à-coup comparable à celui que devrait supporter le budget de la Métropole si, d'une année à l'autre, les dépenses augmentaient de 700 millions. Il n'est pas douteux qu'en 1926 l'incorporation des garanties d'intérêt au budget de l'Algérie devait mener la Colonie à sa perte.

Pour cette raison, il fallait modifier la loi de 1900 afin de faire passer les avances de garantie à la charge de l'Algérie par progression et non pas tout d'un coup, comme le faisait cette loi.

Du jour où le Gouverneur s'aperçut que les dispositions de la loi du 19 décembre 1900 étaient en réalité le seul obstacle sérieux qui pût l'empêcher de réaliser le programme de réforme des chemins de fer algériens qu'il avait conçu, il s'employa

avec la plus infatigable activité à la faire modifier. Ses efforts, secondés par la représentation algérienne et notamment par MM. Thomson et Etienne, aboutirent au vote de la loi du 23 juillet 1904 qui détermine les participations de l'Etat et de l'Algérie dans la charge annuelle des chemins de fer de la Colonie et dont nous donnons ci-après les principales dispositions :

L'article premier pose le principe même de la loi. Il dispose qu'à partir du 1er janvier 1905, les charges et les produits nets résultant annuellement, tant des conventions relatives aux garanties d'intérêt ou au partage des bénéfices, que du rachat ou de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général établis ou à établir en Algérie, seront inscrits respectivement aux dépenses obligatoires et aux recettes du budget spécial de la Colonie.

L'article 2 fixe la quotité des subventions annuelles que l'Etat accorde à l'Algérie en remplacement des charges de la garantie d'intérêts que lui imposait la loi du 19 décembre 1900.

Il stipule que « les avances de l'Etat aux compagnies de chemins de fer algériens sont remplacées par une subvention annuelle au budget de l'Algérie fixée à forfait à 18 millions de francs pour chacun des exercices 1905, 1906 et 1907 », et que « cette subvention décroîtra ensuite annuellement de 300.000 francs pour les années 1908 à 1912 inclusivement ; de 400.000 francs pour les années 1913 à 1917 et de 500.000 francs à partir de 1918 jusqu'à l'année 1947 où elle prendra fin » (1).

---

(1) Le Gouvernement a déposé à la Chambre des députés, le 13 décembre 1912, un projet de loi incorporant la ligne de Tlemcen à la frontière marocaine au réseau des chemins de fer algériens régis par la loi du 23 juillet 1904.

Pour tenir compte à l'Algérie des charges qui résulteront pour elle de cette incorporation, la subvention métropolitaine sera augmentée de :

600.000	francs	pour les années	1913 à 1915	inclus
500.000	—	—	1916 à 1920	—
400.000	—	—	1921 à 1925	—
300.000	—	—	1926 à 1930	—
200.000	—	—	1931 à 1935	—
100.000	—	—	1936 à 1945	—

Ces dispositions constituent l'objet essentiel de la loi.

La décroissance des subventions métropolitaines a été déterminée par comparaison avec la décroissance hypothétique de la garantie d'intérêt et elle ne pouvait être déterminée que par ce moyen, car les fluctuations très importantes que subit la garantie d'une année à l'autre ne permettaient pas de fixer la diminution normale même d'une manière approximative.

L'article 3 stipule que l'Etat garde à sa charge l'annuité de 3.661.036 fr. 36 due à la compagnie de chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en représentation de la subvention qui lui a été allouée pour l'établissement des lignes dont elle est concessionnaire en Algérie.

Aux termes de l'article 4, l'Etat renonce à tout prélèvement sur les fonds de réserve après le règlement de l'exercice 1904.

L'article 6 porte qu'à partir du 1er janvier 1905, le Gouverneur général de l'Algérie exercera, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics, les pouvoirs qui appartiennent à ce dernier, en vertu des lois, règlements et conventions en vigueur, pour tout ce qui concerne la construction et l'exploitation des chemins de fer, lesquels continuent de faire partie du domaine national.

Il pourra, lorsqu'il le jugera à propos, demander l'avis préalable des conseils institués auprès du Ministre des Travaux publics pour l'examen de ces questions.

L'organisation des conseils sur le rapport ou l'avis desquels il statuera, dans le cas où il n'usera pas de cette faculté, sera soumise à l'approbation du Ministre des Travaux publics.

Les pouvoirs conférés au Gouverneur et les moyens mis à sa disposition pour en faciliter l'usage rentrent entièrement dans le cadre des dispositions déjà arrêtées par le Gouvernement en d'autres matières, par application des décrets de décentralisation du 31 décembre 1896 et du 23 août 1898, et notamment, en ce qui concerne les travaux publics, par décret du 18 août 1897.

Le Gouverneur n'exercera d'ailleurs ses attributions que

« sous l'autorité du Ministre des Travaux publics ». Cette expression qui doit être entendue dans le sens consacré par l'application constante des nombreux textes du droit administratif, a pour objet de rappeler que le Gouverneur ne saurait avoir de pouvoirs propres, qu'il n'agit que comme délégué des ministres et sous leur responsabilité et que les ministres peuvent toujours lui enjoindre de rapporter ou de modifier ses décisions, s'ils le jugent nécessaire, soit sur le recours des intéressés, soit même d'office.

L'article 7 détermine la compétence des autorités et des pouvoirs qui auront à intervenir dans les questions relatives à la réorganisation des chemins de fer d'intérêt général d'Algérie.

Son texte n'est peut-être pas parfaitement rédigé, mais on ne peut pas dire qu'il soit obscur et qu'il n'exprime pas la pensée du Parlement... Ainsi que le faisait remarquer au Sénat l'exposé des motifs du projet de loi adopté par la Chambre, les vices dont souffre actuellement le réseau algérien se ramènent à quatre :

Enchevêtrement des réseaux amenant le manque d'unité dans l'organisation de services qui devraient être solidaires ;

Inégalité des tarifs ;

Défaut d'intérêt des exploitants dans le développement du trafic ;

Impossibilité d'exécuter les travaux complémentaires.

A ces maux, on peut remédier de deux manières, on peut procéder par des corrections apportées au régime actuel, modifier les conventions afin d'organiser des ententes ou des exploitations communes entre les compagnies, d'unifier les tarifs, de remplacer les barèmes forfaitaires par une autre manière de tenir compte des dépenses d'exploitation, de rendre possible l'exécution des travaux complémentaires. Toutes ces mesures peuvent être délibérées par les assemblées financières de l'Algérie, sous la sanction d'un décret en Conseil d'Etat contresigné par les Ministres des Travaux publics et des Finances, pourvu qu'aucune ligne ne soit ni rachetée à l'amiable

à la compagnie qui l'exploite ni affermée à une autre compagnie.

Mais si ces arrangements d'exploitation sont reconnus insuffisants, ou si la résistance des compagnies empêche de les réaliser, on peut recourir à l'autre procédé, qui consiste à faire table rase du passé pour établir un régime nouveau, par le rachat suivi de l'organisation d'une régie ou de concessions nouvelles. Ces mesures doivent être encore délibérées par les délégations financières et le conseil supérieur ; mais en outre il faut, en principe, qu'elles soient approuvées par le Parlement.

Une exception n'est faite à cette règle que pour le cas de rachat d'office, par l'application stricte des conventions et des cahiers des charges, et pour celui de l'exploitation en régie qui pourront être autorisées par décret en Conseil d'Etat. Cette exception se justifie suffisamment par le fait que ni l'une ni l'autre de ces mesures ne comporte aucune appréciation arbitraire de la part des autorités.

Par contre, toute concession d'un chemin de fer d'intérêt général de plus de 20 kilomètres, tout affermage quelle qu'en soit la durée et tout rachat amiable (et tout rachat partiel est nécessairement amiable, puisque les conventions ne prévoient que le rachat total) exigent la sanction législative.

En particulier, le changement dans la constitution des réseaux qui avait primitivement été prévu comme impliquant la possibilité de cession de certaines lignes par une compagnie à une autre, avec la seule sanction du décret, ne peut plus s'entendre que d'arrangements d'exploitation, depuis que la Chambre des députés a subordonné à une loi tout rachat amiable ou tout affermage. Le Gouvernement n'a pas hésité à reconnaître que tout passage d'une compagnie à une autre comportant transmission de la concession, implique, quelque forme qu'on lui donne, un rachat suivi d'une concession ou d'un affermage que la loi seule peut autoriser.

L'article 8 qui délègue au Gouverneur général de l'Algérie les attributions du Ministre des Travaux publics en matière de

chemins de fer d'intérêt local et tramways est la conséquence de l'article 6. On ne concevrait évidemment pas que les chemins de fer d'intérêt général fussent placés sous l'autorité immédiate du Gouverneur général, alors que les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, moins importants, continueraient à relever du ministre.

L'art. 9 s'inspire des mêmes considérations pratiques qui ont dicté les dispositions de l'art. 6 autorisant le gouverneur à recourir à l'autorité des conseils techniques institués auprès du Ministre des Travaux publics. Mais comme il serait de toute impossibilité de constituer un comité local réunissant les compétences qu'exige l'examen des comptes des compagnies et comme il est indispensable de maintenir en cette matière une unité absolue de jurisprudence, l'art. 9 stipule l'obligation de soumettre les comptes présentés par les compagnies algériennes à l'appréciation de la commission supérieure de vérification.

Telle est cette loi du 23 juillet 1904 qui a donné à l'Algérie la faculté de sortir de cette période de stagnation à laquelle elle se trouvait condamnée depuis 1892 et qui lui a permis de mener à bien la réforme du régime de ses chemins de fer. Il n'est pas hors de propos de rappeler ici la part prépondérante prise par le Gouverneur M. Jonnart, dans l'élaboration de cette loi. Les Algériens ne s'y sont pas trompés et M. Morinaud, dans la séance des Délégations financières du 16 avril 1908, se faisait l'interprète de leurs sentiments en disant : « J'adresse une fois de plus à M. le Gouverneur, qui est en réalité l'auteur de cette loi de 1904, l'hommage de toute notre gratitude. Le résultat qu'il a obtenu n'est pas seulement heureux pour la colonie, il l'est également pour les intérêts français ».

L'Algérie peut désormais posséder des biens, créer des établissements d'intérêt colonial, concéder des chemins de fer, contracter des emprunts. Elle est représentée dans les actes

de la vie civile par le Gouverneur. Le Gouverneur de l'Algérie exerce, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics, les pouvoirs qui appartiennent à celui-ci. Les chemins de fer algériens sont placés sous son contrôle et ce contrôle s'exerce dans les mêmes conditions que dans la métropole.

A la suite de la réforme opérée en 1904, une direction des chemins de fer a été créée au Gouvernement général de l'Algérie.

Le directeur des chemins de fer est chargé de toutes les affaires ressortissant au Gouverneur en ce qui concerne les réseaux d'intérêt général et les chemins de fer d'intérêt local.

En outre, un service spécial des études et travaux des lignes nouvelles de chemins de fer a été institué en Algérie.

CHAPITRE VI

Projets de Réforme
Rachat des réseaux de la C[ie] Franco-Algérienne et de l'Est-Algérien

---

En 1904, au cours de la discussion de la loi du 23 juillet après avoir dénoncé les vices des conventions algériennes, le Gouverneur de l'Algérie, M. Jonnart, faisait remarquer que ces conventions constituent une grave erreur. Déjà, en 1891, dans un rapport admirable, Burdeau faisait leur procès et avec son éloquence précise et lumineuse, il signalait l'incohérence du régime, ses conséquences désastreuses pour l'avenir de la plus belle de nos colonies et l'urgente nécessité qu'il y avait à doter l'Algérie d'une organisation rationnelle et pratique.

« En 1892, ajoutait M. Jonnart, je reprenais ces mêmes observations à la Chambre des députés comme successeur de Burdeau en qualité de rapporteur du budget de l'Algérie. Puis, en 1893, comme ministre des travaux publics je me préoccupais activement de cette réforme, mais le cabinet dont je faisais partie fut renversé et le *monstre resta debout!* »

« Depuis cette époque, tous les ministres des travaux publics ont essayé de l'ébranler. Tout le monde, dans le Parlement, tout le monde, dans les assemblées algériennes, s'est plu à le dénoncer. Tout le monde l'a condamné à mort et il vit toujours! »

Ce n'est pas que de nombreuses tentatives n'aient été faites pour corriger ce régime. On ferait des volumes avec les rapports des nombreuses commissions qui ont eu à examiner les projets de réforme dont les conventions algériennes ont été l'objet. Mais tous ces projets qui aboutissaient, en dernière

analyse, à consolider les avantages exorbitants consentis au profit des compagnies par les contrats primitifs sans que ces compagnies consentissent à faire les moindres sacrifices n'ont pas pu aboutir. On put croire un moment, en 1905, que M. Dervillé, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée réussirait à faire la fusion des différents réseaux algériens, mais cette tentative s'est heurté à des difficultés qui la firent échouer.

La Compagnie Bône-Guelma a exposé à l'Assemblée générale des actionnaires du 7 juillet 1906 les raisons qui l'avaient amenée à retirer l'adhésion qu'elle avait d'abord donnée au projet Dervillé :

« Cette solution qui avait pour but de réunir sous une direction d'exploitation unique les quatre compagnies algériennes, avait l'inconvénient, telle qu'elle fut présentée en dernier lieu de nous faire disparaître complètement en tant que compagnie algérienne constituant ainsi un véritable rachat sans que cette solution eût pour nous les avantages que nous pouvons attendre du rachat prévu à nos conventions. »

Le rachat de la Compagnie Franco-Algérienne en 1900, le rachat de l'Est-Algérien en 1908, ont toutefois permis de mettre fin aux abus les plus criants.

Rachat du réseau de la Cie Franco-Algérienne. — Le rachat du réseau de l'ancienne Compagnie Franco-Algérienne, tombée en faillite, fut autorisé par une loi du 12 décembre 1900. L'administrateur chargé de l'exploitation en régie en prit possession le 25 décembre 1900.

Aux termes d'une convention intervenue le 24 mars 1902 entre le ministre des travaux publics et le liquidateur de la compagnie — convention ratifiée par une loi du 19 avril 1903 — l'Etat s'est, d'une part, chargé de faire, à ses frais, pour les échéances postérieures à celles du 1er avril 1902, le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations garanties émises par la compagnie et il s'est, d'autre part, engagé à

payer à forfait, pour toute indemnité de rachat des lignes garanties et de reprise de la ligne non garantie d'Arzew à Kralfallah ainsi que pour le règlement des reliquats de la garantie d'intérêts de tous les exercices antérieurs, la somme de 19.500.000 francs avec intérêts à 4 % à partir du 15 avril 1902.

En exécution de la loi du 23 juillet 1904, l'Algérie a pris en charge l'annuité de remboursement de cette somme (593.609 francs, jusqu'en 1976) et le service des obligations garanties.

Ce service est assuré par une banque, moyennant le paiement d'une allocation annuelle de 12.450 francs. Il nécessite le paiement d'annuités qui varient entre 1.565.000 francs et 1.567.325 francs pendant la période de 1905 à 1973, passent à 1.551.455 francs en 1973, se maintiennent ensuite aux environs de 1.032.000 francs de 1975 à 1983, tombent à 1.022.790 francs en 1984 et cessent en 1985.

Ces diverses annuités constituant des dettes nettement déterminées, sont inscrites à la section de la dette du budget algérien.

Rachat du réseau de l'Est-Algérien. — La loi du 23 juillet 1904 était applicable à partir du 1er janvier 1905. Dès le mois de février, le Gouverneur général faisait une tentative auprès de la Compagnie de l'Est-Algérien pour lui demander d'adopter les tarifs de réforme, mais la compagnie crut devoir maintenir ses refus antérieurs et elle adressa au Gouverneur, le 23 février 1905, une lettre dont nous extrayons le passage suivant : « Le forfait d'exploitation, ainsi que l'échelle variable qui a pour but de le corriger, *ont été calculés l'un et l'autre sur la base des tarifs de grande et petite vitesse insérés dans les conventions*, d'où il résulte que tout abaissement de tarif, en admettant même qu'il puisse amener un développement de la recette, *constitue une perte sèche pour la compagnie*, puisque la recette supplémentaire va à l'Etat, tandis que la diminution de l'écart entre le prix de transport et son prix de

revient influe défavorablement sur le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire sur le point où la compagnie est directement intéressée ».

Dans sa réponse au Président du Conseil d'Administration de l'Est-Algérien, M. Jonnart releva, comme elle méritait de l'être, cette affirmation que toute réduction des tarifs prohibitifs du cahier des charges « constitue une perte sèche pour la compagnie ». « Je dois constater, lui disait-il, qu'une telle conception de votre exploitation s'oppose à toute initiative de votre part et se trouve par suite directement contraire au rôle des chemins de fer dans le développement économique du pays ». Et dans une autre lettre, M. Jonnart ajoutait, avec non moins de force : « Il ne vous échappera pas que cette appréciation vous conduit fatalement à subordonner le développement de la Colonie en tant qu'il dépend de l'action des chemins de fer à l'intérêt particulier de votre compagnie (1) ».

Dès lors, la question se trouvera ainsi nettement posée : d'une part l'importance capitale de la réforme des tarifs de chemins de fer ne permettait pas d'ajourner indéfiniment cette mesure. En outre, il ne paraissait pas possible de réviser les conventions de l'Est-Algérien et de consentir à cette compagnie de nouveaux avantages alors que ceux qu'elle tirait de ses conventions primitives étaient déjà excessifs. D'autre part, la compagnie déclarait que sans cette révision qui avait fait l'objet de diverses propositions (15 septembre 1905-30 septembre 1905

(1) Le Gouverneur faisait d'ailleurs remarquer au président du Conseil d'Administration que les bénéfices réalisés par la Compagnie sur ses barèmes forfaitaires d'exploitation, l'importance de ses réserves et les résultats de son exploitation depuis 1891 démentaient ses affirmations. Ainsi de 1891 à 1904, les bénéfices sur le forfait d'exploitation forment un total de 2.999.421 fr. 06. En 1904, ils ont atteint 487.917.01.

La réserve d'exploitation était, au 31 décembre 1904, de 3.639.155 fr. 93 et la réserve des actionnaires s'élevait à la même époque à 3.648.251 fr. 30.

De 1891 à 1904 les recettes brutes du réseau ont passé de 6.829.000 fr. à 9.196.000 francs; de 1893 à 1904 les dépenses forfaitaires allouées à la Compagnie ont passé de 5.867.000 francs à 6.624.000 fr. tandis que les dépenses effectives de l'exploitation passaient de 6.078.000 francs à 6.136.000 francs.

et 20 janvier 1906 (projet Dervillé), 26 mars, 6 et 9 avril 1906), il ne lui était pas possible d'accepter la réforme. C'est ainsi que le Gouverneur se trouva conduit à la seule solution pratique des difficultés que lui suscitait la Compagnie de l'Est-Algérien et d'accord avec les Délégations financières et le Conseil supérieur de l'Algérie, il décida de racheter la concession de cette compagnie et d'exploiter son réseau en régie.

Dès que le rachat eut été autorisé (décret du 25 août 1907), le Gouverneur de l'Algérie fit appel au concours de la Direction des chemins de fer de l'Etat afin d'examiner les dispositions qu'il convenait de prendre pour procéder aux opérations de reprise. Le 11 janvier 1908, le Directeur des chemins de fer de l'Etat proposait le programme suivant : 1° examen des dispositions préalables à la reprise du réseau; 2° étude des dispositions concernant la réalisation même de la reprise; 3° mesures applicables à la liquidation de l'indemnité de rachat et à la sauvegarde des droits de l'Algérie.

Pour l'exécution de ce programme, il fut procédé dans le courant de février-mars 1908, par les soins du service du contrôle de concert avec des fonctionnaires des chemins de fer de l'Etat désignés à cet effet en qualité de commissaires par application de l'article 34 du cahier des charges :

A la reconnaissance de l'état des voies, bâtiments et dépendances;

Au recolement de l'inventaire du matériel roulant, de l'outillage et du mobilier et reconnaissance de l'état de ce matériel et de ces objets, ainsi que des installations de la traction (ateliers, dépôts, réserves);

A la détermination de la situation des approvisionnements et à l'importance des consommations mensuels ;

Au contrôle sur place de l'inventaire des existences;

A l'examen des divers marchés arrivant à expiration normale après la date du rachat en vue d'apprécier si l'Algérie aurait avantage soit à en accepter la continuation, soit à refuser d'en prendre la suite;

A la détermination aussi approximative que possible des charges du service des retraites des agents et ouvriers employés par la compagnie;

A l'examen des conventions et traités passés par la compagnie soit avec d'autres compagnies de chemins de fer, soit avec des entreprises de factage et camionnage, etc...

Le travail ainsi effectué avant la reprise des lignes a servi de base aux opérations de trois experts chargés par le Gouverneur, d'accord avec la compagnie, de procéder à l'estimation des travaux nécessaires pour la remise en bon état d'entretien des lignes et dépendances. Le Gouverneur a pu ainsi se rendre compte, avant la reprise, des mesures qu'il convenait de prendre pour sauvegarder les intérêts du réseau le jour où la gestion de l'Etat serait substituée à celle de la compagnie. D'ailleurs, dès le 12 septembre 1907, il avait été conduit par les constatations précédemment faites à commander, huit mois avant la reprise, des locomotives et des wagons, le matériel roulant de la compagnie étant manifestement insuffisant, en même temps il proposait l'inscription au budget de l'Algérie d'un crédit de 17.190.000 francs à prélever sur l'emprunt de 175.000.000 francs projeté en 1907 et destiné à augmenter encore le matériel roulant et à renforcer les voies.

Ainsi au moment où la nouvelle administration prenait possession du réseau racheté (12 mai 1908) l'état des voies et du matériel avait été soigneusement vérifié et c'est sans doute à cette façon méthodique de procéder que l'Administration des chemins de fer de l'Etat a dû d'éviter en Algérie les mécomptes qu'elle a rencontrés ailleurs.

Les lignes de la Compagnie de l'Est-Algérien ont été exploitées depuis le 12 mai 1908 jusqu'à la fin de 1912 pour le compte de l'Algérie par l'Administration des chemins de fer de l'Etat, mais elles formaient un groupe séparé du réseau oranais. On a vu plus haut qu'un décret du 27 septembre 1912 a créé une administration autonome, chargée de l'ensemble des services des chemins de fer rachetés par la Colonie.

DIFFICULTÉS CONTENTIEUSES SOULEVÉES PAR LE RACHAT DE L'EST-ALGÉRIEN. — Au moment du rachat du réseau de la Compagnie Franco-Algérienne l'Administration n'a pas eu à se préoccuper des difficultés auxquelles pouvait donner lieu l'interprétation des dispositions du cahier des charges relatives à la fixation de l'annuité de rachat, cette indemnité ayant été fixée à l'amiable. Il n'en a pas été de même lorsqu'il s'est agi de fixer l'indemnité de rachat du réseau de l'Est-Algérien. L'Administration n'était pas, en principe, opposée à la fixation amiable de l'annuité de rachat, mais les prétentions de la compagnie furent jugées excessives et il n'a pas paru possible de les accepter. La question de la fixation de l'annuité de rachat est dès lors devenue une question litigieuse. Le procès fait à l'Etat par la compagnie, jugé en premier ressort par le Conseil de Préfecture de Constantine le 6 mai 1912 est actuellement pendant devant le Conseil d'Etat.

Les points sur lesquels le Conseil d'Etat aura à se prononcer sont les suivants :

1° La compagnie prétend que les bénéfices qu'elle réalisait chaque année sur ses forfaits d'exploitation doivent être comptés dans le produit net moyen qui sert de base au calcul de l'annuité de rachat, ce qui aurait pour effet de majorer l'annuité d'environ 500.000 francs;

2° La compagnie soutient également que son revenu net garanti doit comprendre les redevances qu'elle payait à la Compagnie P.-L.-M. pour l'usage de la section commune d'Alger à Maison-Carrée (1) *alors que ces redevances sont des*

(1) Ces redevances comprennent le péage et le loyer des gares et installations communes. Le montant en est donné ci-après pour les sept dernières années :

1901	271.064,24
1902	273.150,19
1903	310.952,39
1904	336.464,55
1905	338.090,11
1906	410.474
1907	425.747

dépenses d'exploitation et continuent à être payées à la Compagnie P.-L.-M. par le nouvel exploitant;

3° L'Est-Algérien demande l'attribution, en sus de l'annuité de rachat, d'une indemnité annuelle représentant les frais d'abonnement au timbre des actions et obligations, de service, de tirage et de renouvellement des titres, etc. (environ 176.000 francs par an) qu'elle continue à supporter après le rachat;

4° La compagnie fait valoir que l'affectation du matériel roulant, des objets mobiliers, de l'outillage et des approvisionnements comme gage des avances de garantie, ne figure pas en terme exprès dans les conventions relatives à son réseau à voie large et que dès lors l'Etat doit, en cas de rachat, lui en payer la valeur sans établir aucune compensation entre cette valeur et le montant de la dette de garantie.

L'Etat résiste à ces prétentions et soutient :

1° Que le calcul du produit net tel que la compagnie l'a établi est inexact;

2° Qu'il y a lieu à compensation entre le montant des remboursements dus par l'Etat à la compagnie pour les reprises du matériel, mobilier et approvisionnements, avec la dette de la compagnie envers l'Etat;

3° Qu'il y a lieu de mettre à la charge de la compagnie la dépense nécessaire pour remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent ;

Enfin que l'Etat restant créancier de la compagnie, l'actif de la compagnie doit être réalisé au profit de l'Etat, déduction faite de l'annuité de rachat.

Il y a lieu de noter, en outre, que l'Etat a demandé que l'annuité due à la compagnie soit réduite à la somme nécessaire pour faire face chaque année aux obligations de garantie assurées par l'Etat envers les porteurs de titre actuellement existants sur le marché, c'est-à-dire aux charges réelles des capitaux engagés, le service des actions et obligations absorbe une somme de 9.727.095 francs, alors que le revenu garanti

par l'Etat figure dans les comptes rendus de la compagnie pour une somme de 9.798.994 fr. 80. Il existe donc une annuité disponible de 71.899 fr. 80.

En ce qui concerne la fixation de l'annuité de rachat due à la compagnie, toute la difficulté gît dans l'interprétation de l'article 37 du cahier des charges. Cet article donne pour la fixation de cette indemnité la règle suivante :

Prendre le produit net des sept dernières années, déduire les deux plus faibles de ces chiffres, additionner les cinq produits nets restant et en faire la moyenne. Ce produit net moyen représente le chiffre de l'annuité de rachat. Mais que doit-on entendre par *produit net moyen?* La compagnie soutient que par produit net il faut entendre l'excédent des recettes sur les dépenses *effectives, réelles;* l'Administration, au contraire, prétend que pour calculer l'annuité de rachat d'une compagnie déterminée, on doit prendre pour base le produit net tel qu'il est défini par les conventions *de cette compagnie même.* Or, lorsqu'il s'agit de conventions établies sous le régime de la vérification des dépenses réelles, l'expression « produit net » n'a pas le même sens que lorsqu'il s'agit de conventions fondées sur le système des forfaits. Or, c'est en prenant pour base les chiffres des barèmes forfaitaires que le produit net annuel a été calculé jusqu'ici pour établir le chiffre de la garantie d'intérêt et c'est précisément pour n'avoir pas à vérifier les dépenses réelles que le système forfaitaire a été établi.

Cette controverse tire son intérêt de ce fait que la compagnie faisait, chaque année sur son forfait d'exploitation des économies considérables qui se sont élevées en moyenne à 230.956 francs par an, de 1882 à 1907. La demande de la compagnie, si elle était admise, aurait cette conséquence paradoxale de faire payer par l'Algérie à une administration dont elle s'est débarrassée à cause des défectuosités de son exploitation, les sommes qu'elle économisait en refusant systématiquement toutes les améliorations. C'est grâce à sa résistance à tout progrès que de 1901 à 1907 inclus, tandis que *les recet-*

tes de la compagnie passaient de 7.792.247 francs à 10.823.370 francs, *ses dépenses* ordinaires pour une augmentation de recettes de 3.031.133 francs ne s'accroissaient que de 184.744 francs, déduction faite des dépenses extraordinaires.

Il paraît d'ailleurs difficile de considérer comme une *recette* réelle une économie faite sur les *dépenses forfaitaires* d'exploitation.

Suivant d'ailleurs que l'on adopte le mode de calcul indiqué par la compagnie ou celui qui a été indiqué par l'Administration, les deux premiers chefs de réclamation de la compagnie que nous avons reproduit ci-dessus seront admis ou rejetés.

La compagnie demande que l'on comprenne dans l'annuité de rachat la somme à laquelle elle évalue le montant de l'abonnement au timbre et des frais accessoires du service des titres jusqu'à la fin de la concession. L'avocat de l'Administration soutient qu'à défaut de stipulation expresse en ce sens les frais du service des titres ne sont pas couverts par la garantie d'intérêt; que d'ailleurs, si l'on se trouve sous le régime des forfaits, ces frais sont nécessairement compris dans le chiffre des dépenses forfaitaires et par conséquent dans le produit net qui sert de base à l'annuité de rachat;

Que le concédant ne doit au concessionnaire, au cours de l'exploitation que le revenu garanti et en cas de rachat que le produit dont la compagnie disposait pour faire face à ses charges. A l'aide de ce seul produit net, la compagnie avait à faire face à ses diverses charges sans que l'Etat eût à se préoccuper de savoir comment s'imputeraient les frais de timbre et de service. Il n'a pas à s'en inquiéter davantage après le rachat.

En ce qui concerne les frais d'abonnement au timbre, un arrêt du Conseil d'Etat du 4 août 1893 (Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis) condamne les prétentions de la compagnie.

Cette dernière prétend que si elle avait payé ces droits en

une seule fois, lors de la création des titres, la somme ainsi déboursée aurait augmenté d'autant, le capital de premier établissement et, par suite, la garantie de l'Etat. Cet argument qui serait fondé pour les compagnies dont le capital de premier établissement est établi d'après les dépenses réellement effectuées, est évidemment sans valeur lorsqu'il s'agit de lignes construites à forfait.

L'annuité à servir jusqu'à l'expiration de la concession de l'Est-Algérien serait de 10.553.959 francs d'après la compagnie. La somme offerte par l'Administration est de 9.799.353 *francs*.

Ainsi qu'on peut le voir dans le tableau que nous donnons p. 247, les sommes versées à la Compagnie de l'Est-Algérien à titre d'*avance* de garantie d'intérêt, s'élevaient en principal à la somme de 204.774.754 francs. Les intérêts à 4 o/o de ces avances atteignaient au total, 95.431.295 francs. La dette de la compagnie au 31 décembre 1908, était ainsi de 300.206.049 francs.

Or, aux termes de l'article 36 du cahier des charges, l'Etat doit reprendre le matériel, le mobilier et les approvisionnements sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts. Cette expertise a eu lieu et a fixé à 9.242.029 francs l'indemnité due de ce chef au concessionnaire. Mais ici s'est présentée une des plus grosses difficultés que l'examen de ce contrat a soulevé.

L'Etat soutient qu'il a le droit de poursuivre le remboursement de sa créance, résultant des avances faites au titre de la garantie, soit par voie de compensation avec les sommes dues par lui à la compagnie pour les diverses reprises effectuées en vertu de l'article 36 du cahier des charges, soit par la réalisation de l'actif de la compagnie.

Toute la question est de savoir si, comme le soutient la compagnie, ces avances constituent une dette d'une nature spéciale dont le mode de remboursement est limitativement prévu par la convention ou si, comme l'a soutenu Me Bernier, avocat de l'Etat, cette dette est une dette de droit commun, récupérable sur la totalité des biens du débiteur.

A l'appui de ses affirmations, la compagnie cite le texte des conventions afférent au partage des produits nets au cas où il s'en serait jamais produit. D'après ces textes, les droits de l'Etat étaient restreints à une quote-part des excédents de produit et non à la totalité de ces excédents.

Me Bernier, au contraire, se fondant sur ce que le caractère de prêt de créance remboursable des avances de garantie se trouve établi d'une façon indiscutable par toutes les conventions conclues avec l'Est-Algérien, soutient qu'il est de principe, qu'à moins de clause expresse et formelle en sens contraire, tout créancier, dès le moment où sa créance devient exigible, peut en poursuivre le remboursement sur l'actif du débiteur qui constitue son gage.

Or, les avances de garantie ne constituent pas une créance à terme; elles sont immédiatement remboursables et le remboursement pourrait, en principe, en être poursuivi à tout moment sur tout actif disponible. Mais il est évident que tant que la société poursuit son objet social, le remboursement de la dette de garantie, bien que cette dette soit remboursable à toute époque, ne peut pas être poursuivi immédiatement puisque ce serait arrêter net l'exploitation qui est l'objet réciproque du contrat. Mais que la société cesse d'exploiter, non seulement le compte de garantie doit se liquider puisqu'il n'a plus de raison d'être, mais il en est de même de la société, puisque son objet social lui échappe et que, par là même, elle n'a plus de raison d'être et cesse d'exister activement. A ce moment, la société elle-même entre en liquidation. Les dettes deviennent donc exigibles et, par suite, les créanciers ont un gage sur tout l'actif immédiatement réalisable.

De ce que la convention relative aux lignes de Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville stipule que les avances de garantie seront remboursables aussitôt que le revenu net excédera 8 o/o, faut-il conclure que ces avances ne pourront jamais être remboursées *que par ce moyen* et devront rester impayées lors de la liquidation finale si ce moyen n'a pas joué?

La compagnie soutient, il est vrai, que la compensation éventuelle ayant été prévue explicitement en 1885 dans la convention relative à la ligne d'Aïn-Beïda, il en résulte que la volonté des parties a été que cette inovation fût restreinte à cette ligne.

Mais d'après l'avocat de l'Etat, la clause dont il s'agit n'a pas du tout la portée que lui donne la compagnie.

L'Etat soutient qu'il a encore le droit, qui appartient à tout créancier, de poursuivre le remboursement de sa créance sur tout l'actif de la compagnie (domaine privé, réserves, etc...). D'après lui ce n'est là que l'application du droit commun et si on avait voulu l'écarter, il aurait fallu une clause expresse, or cette clause ne se trouve nulle part.

La compagnie objecte que la prétention de l'Etat serait arbitraire, sous prétexte qu'il est créancier, il s'adjugerait l'actif de la compagnie sans se préoccuper des droits des tiers et notamment des obligataires de la compagnie. Cet argument n'a aucune valeur car l'intérêt et l'amortissement des obligations sont assurés par l'annuité de rachat et les droits des obligataires se trouvent hors de toute atteinte en vertu même des conditions de rachat.

En vertu des principes établis dans son mémoire, Me Bernier a montré que l'Etat était fondé à revendiquer l'immeuble que la compagnie possède rue Pasquier à Paris, cet immeuble ayant été payé sur le compte de premier établissement, c'est-à-dire sur les fonds dont l'Etat couvre, au moyen de l'annuité de rachat, l'intérêt et l'amortissement. Quant aux réserves qui forment le plus clair de l'actif de la compagnie — et dont la plus grosse part provient des économies faites sur les barèmes — elles ne sauraient, comme le soutient la compagnie, appartenir ni bénéficier aux actionnaires tant que l'Etat ne serait pas remboursé de sa créance de garantie, puisqu'aux termes de l'article 7 de la convention de 1880, les dividendes distribués aux actionnaires doivent être basés uniquement sur le revenu kilométrique net garanti jusqu'à ce que la compagnie ait remboursé toutes ses avances à l'Etat.

La Compagnie de l'Est-Algérien qui ne paraît pas avoir une confiance exagérée dans le bien fondé de sa thèse, a supprimé de son bilan depuis 1906 une réserve de 4.500.000 francs dite réserve des actionnaires. « Cette réserve a été employée par la compagnie au rachat en Bourse de 10.250 obligations. Cette opération avait pour but de faire disparaître — tout au moins en apparence — le montant de cette réserve et de le soustraire aux poursuites de l'Etat créancier. Me Bernier a établi que cette réserve existait toujours, qu'elle était simplement constituée en valeurs d'espèce différente et il a demandé qu'il soit fait remise à l'*Etat des* 10.250 *obligations achetées.*

L'article 36 du cahier des charges dit que le chemin de fer et ses dépendances doit être constamment tenu en bon état d'entretien, mais la compagnie soutient que cette clause n'est obligatoire pour elle qu'à l'expiration de la concession et que si celle-ci vient à prendre fin de toute autre manière l'obligation du concessionnaire demeure lettre morte et son inobservation effective dépourvue de toute sanction.

Mais cette prétention se heurte à l'article 30 du cahier des charges qui stipule expressément que « le chemin de fer et ses dépendances doit être *constamment* tenu en bon état de manière à ce que la circulation y soit toujours facile et sûre. Les frais d'entretien et ceux auxquels donnent lieu les réparations extraordinaires sont entièrement à la charge de la compagnie. »

Au moment du rachat la Compagnie de l'Est-Algérien accepta qu'une expertise fût faite pour constater l'état des lignes et rechercher quels devaient être les travaux à mettre à la charge de la compagnie en vertu de cet article 30. Les experts ne se sont pas trouvés d'accord sur ce point. Les experts de la majorité ont estimé à 3.250.000 francs le montant des sommes à réclamer à la compagnie pour son réseau d'intérêt général.

L'expert de la minorité a fixé ce chiffre à 138.300 francs.

Le Conseil de Préfecture de Constantine a estimé que les experts de la majorité avaient eu tort de faire entrer en compte

des travaux de parachèvement dont la dépense doit être normalement imputée au compte d'établissement; qu'il y avait également une fausse appréciation de leur part en proposant de mettre à la charge de la compagnie une somme de 1.128.140 francs destinée à mettre les voies en situation de permettre une exploitation plus intensive. Il a réduit à 246.810 francs l'indemnité réclamée de ce chef à la Compagnie de l'Est-Algérien pour remise en état du ballast et remplacement de rails présentant des traces d'usure. Sur les autres points, il a admis les chiffres prévus par les experts de la majorité y compris la somme de 100.000 francs pour le bornage que n'a pas effectué la compagnie et de 20.000 francs pour confection d'un atlas des ouvrages d'art.

Sur tous les autres points, le jugement a donné gain de cause à l'Etat. Ainsi que nous le disons plus haut ce n'est d'ailleurs là que le premier acte d'une instance qui est actuellement pendante devant le Conseil d'Etat.

Les projets de révision des Conventions de la Compagnie Bône-Guelma. — Quant à la Compagnie Bône-Guelma, aucune des tentatives faites jusqu'ici afin de réformer le régime de son réseau algérien n'a pu aboutir.

La Commission du budget, appelée à examiner les crédits croissants demandés pour les avances de garantie, n'avait jamais cessé de signaler les inconvénients de ce régime; aussi, dès 1891, le Ministre des Travaux publics avait chargé une Commission spéciale d'étudier dans quelles conditions les contrats de la Compagnie Bône-Guelma pourraient être révisés. La Commission déposa ses conclusions le 29 mars 1892; le 24 mai 1892, la compagnie fit savoir au ministre qu'elle n'acceptait pas la formule d'exploitation qui lui était proposée, et le 29 juin 1892, elle soumettait au Ministre un contre-projet de convention. La discussion dura jusqu'au 4 juillet 1892 et se termina par l'envoi à la compagnie d'une mise en demeure d'accepter les conditions arrêtées par le ministre. Le 12 juillet 1892, la compagnie redoutant les conséquences d'un refus —

elle était alors en instance pour la concession des premières lignes tunisiennes — se plia aux exigences du ministre et un projet de convention fut enfin arrêté le 27 octobre 1892.

Le projet de loi tendant à l'approbation fut déposé le 27 juin 1893. La discussion qui s'ouvrit le 20 juillet 1893 fut interrompue par le vote du budget et la Chambre se sépara avant d'avoir pu la reprendre. Le projet de loi devint ainsi caduc.

M. Jonnart qui, entre temps était devenu Ministre des Travaux publics, tenta d'améliorer la convention du 27 octobre 1892. Mais il se heurta à un refus absolu de la compagnie et dut se résigner à représenter tel quel, dans la séance du 21 février 1894, le projet antérieur.

Mais la Commission des chemins de fer de la Chambre se montra nettement hostile à la convention modifiant le régime des lignes garanties. Devant cette opposition irréductible, le successeur de M. Jonnart au Ministère des Travaux publics, M. Barthou, annula purement et simplement la convention du 27 octobre 1892.

Les commissions du budget nommées par la Chambre des Députés, dans leurs rapports sur les annuités et garanties d'intérêts, continuèrent à réclamer, sans grand succès d'ailleurs, le remaniement des conventions du Bône-Guelma.

Sur ces entrefaites était intervenue la loi du 23 juillet 1904 et M. Jonnart, Gouverneur de l'Algérie, reprenait avec la compagnie la conversation que M. Jonnart, Ministre des Travaux publics, avait engagée en 1893.

Les 19 et 28 février 1908, la compagnie soumit au Gouverneur un projet d'avenant à ses conventions destiné à régler la question des transports des matières pondéreuses sur son réseau et l'exécution des travaux complémentaires. La discussion se poursuivait sur ce projet, quand, à la fin du mois de mars 1909, le Président du Conseil d'Administration de la compagnie fit savoir au Gouverneur qu'il ne croyait pas pouvoir maintenir ses propositions antérieures et il demanda, par une note du 15 mars 1909, la révision intégrale de ses conventions.

La commission qui fut chargée d'examiner cette demande (15 novembre 1909) émit, le 22 février 1910, l'avis suivant :

« La commission considère comme inacceptable toute convention qui n'associerait pas la compagnie aux pertes comme aux bénéfices de l'exploitation et qui ne reposerait pas sur un partage équitable, entre la colonie et la compagnie, des sacrifices nécessaires pour améliorer le régime actuel.

« Elle estime notamment qu'il serait juste que la compagnie s'engageât à prélever sur le dividende statutaire des actionnaires une somme en rapport avec le supplément de charges que la colonie s'imposerait et que, à l'aide de ce prélèvement, elle participât aux dépenses complémentaires, tout au moins à celles qui permettraient d'augmenter le produit net de l'exploitation.

« La commission constate que les bases schématiques de la convention proposée par la compagnie ne remplissent pas ces conditions et elle regrette que, par lettre du 10 février 1910, cette compagnie ait repoussé, en principe, toute convention qui porterait ou pourrait porter atteinte à l'intangibilité du dividende statutaire des actionnaires. »

La Compagnie Bône-Guelma soutient, en effet, qu'elle « ne pouvait envisager la réduction de l'intérêt annuel de 6 % qui est garanti à ses actionnaires par l'art. 7 de ses statuts. » Mais il convient de remarquer que cette compagnie est une Société anonyme dont les statuts sont affranchis de l'examen et de l'approbation du gouvernement et que par conséquent ses statuts ne sont en aucune façon opposables à l'Etat.

Ce qui est vrai, c'est que l'Etat garantit un revenu net annuel de 6 % sur un capital de 12 millions pour la ligne de Bône à Guelma, sur un capital de 44.296.114 francs pour les lignes du Duvivier à Souk-Ahras et de Guelma à Kroub et un revenu net annuel de 5 %, amortissement compris sur un capital de 17.450.000 francs (y compris les 2 millions de travaux complémentaires) pour la ligne de Souk-Ahras à Tébessa. Il n'y a rien de plus dans les conventions et on y chercherait vainement une disposition analogue à celle qui a trouvé place

dans les conventions de 1883 et qui fixe le revenu réservé aux actionnaires.

Nous remarquons à cette occasion que la Compagnie de l'Est-Algérien — placée par ses conventions dans une situation très analogue à celle de la Compagnie Bône-Guelma — afin de faire face aux dépenses extraordinaires que lui imposèrent les travaux considérables et urgents à effectuer sur son réseau en 1890 et les années suivantes, n'hésita pas à réduire à 25 francs en 1891 et à 27 fr. 50 de 1892 à 1896, le dividende de 30 francs qu'elle servait depuis 1880 à ses actionnaires.

Dès lors, l'Administration algérienne s'est trouvée amenée à proposer aux Délégations financières, au cours de leur session de mai-juin 1910 de racheter ce réseau. Neuf mois après, le Ministre des Travaux publics saisit le Conseil d'Etat de la question. Avant de se prononcer sur le fond, la section des Travaux publics, dans un avis du 23 juillet 1911 a demandé des renseignements complémentaires sur la situation financière de la compagnie et l'état matériel de son réseau ainsi que sur les résultats financiers du rachat de l'Est-Algérien.

Elle indiquait, en outre, que l'examen de l'affaire ne pourrait être utilement repris que lorsqu'une organisation rationnelle et définitive aurait été substituée à l'organisation provisoire qui régissait, depuis 1907, les chemins de fer algériens de l'Etat.

La Compagnie Bône-Guelma a profité du répit que lui fournissaient les lenteurs calculées de la procédure administrative pour soumettre le 25 avril 1912 au Gouverneur de l'Algérie de nouvelles propositions en vue de la révision de ses conventions algériennes et de la construction et de l'exploitation d'une ligne nouvelle destinée à desservir les mines de fer de l'Ouenza et du Bou-Kadra et les gisements de phosphate de chaux du Djebel-Onk.

Ces propositions peuvent se résumer ainsi :

La compagnie demande en concession, à ses risques et périls, sans subvention ni garantie d'intérêt, mais *avec la garantie*

d'un minimum de tonnage à transporter annuellement (1), la construction et l'exploitation :

1.° D'une ligne à voie étroite de Tébessa à Bône, doublant la ligne actuelle entre Medjez-Sfa et Bône;

2° De deux embranchements destinés à desservir les mines de l'Ouenza et du Bou-Kadra.

La compagnie s'engage :

1° A constituer une société anonyme à qui elle rétrocédera sa concession et qui prendra à sa charge les frais de construction et d'équipement des lignes nouvelles;

2° A exploiter elle-même le nouveau réseau suivant traité à passer avec la dite compagnie, le tout sous bénéfice d'une garantie de tonnage de 1,200,000 tonnes de minerais pendant toute la durée de la concession antérieure à la période du rachat facultatif.

La compagnie demande en concession, à titre éventuel, aux mêmes conditions, le prolongement de la ligne entre Tébessa et le Djebel-Onk. Dans ce cas, le tonnage minimum garanti devrait être porté de 1,200,000 à 1,800,000 tonnes entre Tébessa et Bône et devrait être de 600,000 tonnes entre Tébessa et le Djebel-Onk.

La concession prendrait fin en même temps que celle des lignes du réseau algérien de la compagnie, c'est-à-dire le 7 mai 1976.

La colonie aurait la faculté de racheter la concession entière trente ans après l'ouverture à l'exploitation du nouveau réseau, le réseau actuel ne serait rachetable qu'à cette date et les deux concessions ne pourraient être rachetées que simultanément.

Régime d'exploitation. — La compagnie désigne sous le nom de produit net du nouveau réseau l'excédent de la recette brute — sous déduction, au profit du réseau actuel, d'une somme correspondant au transport de 300,000 tonnes de phos-

(1) La Compagnie a fait savoir qu'elle renonçait à cette garantie d'un minimum de tonnage.

phate entre Tébessa et Souk-Ahras et de la recette voyageurs et marchandises payant plus de 0,04 provenant de la section commune entre Tébessa et le kilomètre 42 — sur la somme :

1° De la dépense d'exploitation évaluée au chiffre du forfait qui interviendra entre la compagnie rétrocessionnaire et le Bône-Guelma;

2° Des frais généraux de la société rétrocessionnaire;

3° Des intérêts des obligations à 4 ½ % et de l'amortissement au même taux en 35 ans;

4° De l'intérêt à 4 % et de l'amortissement au même taux du capital actions.

Sur le produit net ainsi défini, il sera prélevé :

1° 5 % pour la réserve légale;

2° Une somme égale à 4 % du capital actions. Le surplus sera partagé entre la société rétrocessionnaire et la colonie.

En ce qui concerne le réseau actuel, les conventions en vigueur seraient maintenues. La compagnie s'engagerait à faire 8,500,000 francs de travaux complémentaires (dont 4,000,000 à la charge de la société rétrocessionnaire), à condition que la colonie prenne à sa charge une dépense égale.

M. Jacob, inspecteur général des Mines, a fait, sur ces propositions, au Conseil supérieur de l'Algérie, un rapport dont nous extrayons les passages suivants :

« On remarquera que les inconvénients du régime forfaitaire, en ce qui concerne les travaux complémentaires, subsistent pour le réseau actuel. Le palliatif de l'augmentation du compte de construction, dont moitié à la charge de la colonie, ne peut avoir qu'un effet momentané, celui de remettre les choses en l'état où normalement elles devraient être en ce moment. Mais, d'ici 1976, bien des besoins nouveaux se manifesteront : d'un autre côté, les inconvénients du régime forfaitaire d'exploitation continueront à subsister : les intérêts de la compagnie continueront à être en opposition avec ceux des populations; la situation actuelle ne sera pas améliorée.

« La compagnie le reconnaît, d'ailleurs, elle-même. Aussi

espère-t-elle que dans l'avenir l'administration algérienne consentira à étudier de concert avec elle une modification des barèmes. Mais, à ce moment, la faculté de rachat aurait été reculée de trente ans après l'ouverture des lignes nouvelles et l'administration sera obligée ou de sacrifier les intérêts des régions desservies ou de subir les exigences de la Compagnie Bône-Guelma. C'est là, évidemment une situation inacceptable.

« On peut être surpris de voir entre Medjez-Sfa et Bône, c'est-à-dire dans la partie la plus facile, une ligne nouvelle à voie étroite doubler la ligne existante à voie normale. Il eût été possible sans beaucoup plus de frais de faire la ligne entière à voie large, mais alors tout le trafic, sur les 65 kilomètres de Bône à Medjez-Sfa passait au compte de l'ancien réseau, *ce qu'il fallait éviter à tout prix*, car ainsi que nous le verrons, le nouveau réseau doit donner des bénéfices assurés à la Compagnie du Bône-Guelma.

« En ce qui concerne le partage des bénéfices, la Compagnie Bône-Guelma exploiterait suivant un barème forfaitaire consenti par la société rétrocessionnaire, attribuant pour les matières lourdes (minerais de fer et phosphates) à la compagnie 0 fr. 02 par tonne kilométrique.

« Sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, établie dans des conditions de profil aussi défavorables que possible, ce prix ne serait pas rémunérateur. Mais sur une ligne tracée et armée comme la compagnie l'indique dans sa note, le transport par trains complets d'un millier de tonnes peut, sans le moindre doute possible, se faire à moins de 1 c. 5 à condition bien entendu que le tonnage total soit suffisant, ce qui aura lieu puisqu'on garantit plus d'un million de tonnes.

« Dès lors, la Compagnie Bône-Guelma est assurée, quoi qu'il arrive, de faire un bénéfice important et rien ne l'obligera à le déverser, même partiellement, sur l'ancien réseau pour en améliorer les conditions d'exploitation.

« La compagnie rétrocessionnaire est moins bien partagée.

« Faisons le calcul du produit net en prenant pour base un tonnage vraisemblable.

Nous admettrons : « Pour l'Ouenza.... 1.500.000 tonnes
« Pour le Bou-Kadra.................. 400.000 —
« Pour le Kouif........................ 500.000 —
produisant une recette de 15,210,000 francs.

« Les dépenses correspondant au transport du tonnage indiqué ci-dessus calculées à raison de 0 fr. 02 la tonne kilométrique, s'élèvent à :

Minerais de l'Ouenza........................	5.730.000
Minerais du Bou-Kadra......................	1.696.000
Phosphates du Kouif..........................	2.450.000
	9.876.000

à quoi il faut ajouter, pour arriver à la détermination du produit net :

Intérêt et amortissement des obligations......	2.080.000
Intérêt et amortissement des actions..........	2.688.000
Frais généraux évalués à........................	500.000
	5.268.000

soit au total 15,144,000 francs; les recettes présumées étant de 15.210.000 francs, le produit net ressort à 76,000 francs qu'il conviendra de mettre en entier à la réserve, en l'augmentant même d'un prélèvement sur les 4 % à distribuer aux actions.

« Ainsi la société rétrocessionnaire toucherait, dans cette hypothèse, un peu moins de 4 % de son capital actions. Quant au dividende complémentaire et au bénéfice à partager avec l'Algérie, il n'en est pas question.

« En revanche, la Compagnie Bône-Guelma qui n'engage qu'un capital insignifiant de 4,500,000 francs en réfection de l'ancien réseau fait un bénéfice considérable (1).

« Supposons maintenant un tonnage beaucoup plus élevé

(1) Dans cette première hypothèse, la Compagnie Bône-Guelma recevrait — à raison de 2 centimes par tonne et par kilomètre — 9.876.000 fr. Les frais de transport étant évalués à 1 cent. 5, son bénéfice net serait de 2.469.000 fr. Ce bénéfice serait sensiblement accru dans l'hypothèse où les 2.400.000 tonnes de l'Ouenza, du Bou-Kadra et du Kouif s'augmenteraient des 600.000 tonnes du Djebel Onk.

correspondant à une production plus intensive du Kouif et à l'entrée en ligne des phosphates du Djebel-Onk.

« Dans ce cas, la dépense complémentaire d'établissement sera, d'après la compagnie, de 51,500,000 francs. L'annuité correspondante sera de 2,812,792 francs soit 2,800,000 francs en nombres ronds.

« Dans ce cas les charges des capitaux, intérêts des actions et des obligations, amortissements, et les frais généraux s'élèveraient à 8,068,000 francs. Si on ajoute le 4 % aux actions à distribuer avant partage on arrive à 10,068,000 francs.

« Or, on a vu plus haut que, pour le trafic admis précédemment l'excès de la recette sur les dépenses de transport était de 5,334,000 francs. Il faudra donc pour donner le 8 % aux actions et arriver au partage avec l'Algérie qu'un trafic supplémentaire fournisse la différence entre 10,068,000 francs et 5,334,000 francs, soit 4,734,000 francs.

« Or, le tarif de transport des phosphates et des minerais de fer étant très sensiblement 3 centimes par tonne, le produit net d'une tonne kilométrique sera 1 centime; il faudra donc 473.400.000 tonnes kilométriques de plus.

« Admettons que l'Ouenza et le Bou-Kadra donnent 500.000 tonnes de plus, ce qui correspond sensiblement à 100.000.000 de tonnes kilométriques, que le Kouif porte sa production à 1.000.000 de tonnes ce qui donne un tonnage kilométrique supplémentaire de 122.500.000 tonnes on voit qu'il faudra que le Djebel-Onk fournisse 700.000 tonnes. Ce n'est qu'à partir de ce moment, c'est-à-dire lorsque la ligne débitera 3.600.000 tonnes que la colonie commencera à participer aux bénéfices proportionnellement à l'excédent du trafic, sur ce trafic considérable de 3.600.000 tonnes. « A ce compte, l'Ouenza, le Bou-Kadra et le Kouif seront vite épuisés.

« En résumé, dans cette affaire où on fait miroiter un partage de bénéfices, la Compagnie Bône-Guelma fera de beaux bénéfices sans courir de risque et ces bénéfices, rien ne l'oblige à les affecter à l'amélioration des conditions de l'ancien réseau; la compagnie rétrocessionnaire retirera de ses capitaux un inté-

rêt peu élevé mais sûr, l'Algérie n'aura que l'illusion décevante des bénéfices à partager et pour peu que les minerais de fer ou les phosphates ne forment pas le tonnage minimum garanti, elle aura à payer le manque à gagner, afin que la Compagnie Bône-Guelma et la société rétrocessionnaire qui ne demandent pas de garantie de revenu, aient en fait leur revenu garanti.

« *Rachat.* — Les conditions ordinaires du rachat des réseaux de chemins de fer se résument, en général, en une annuité égale au produit net du moment, c'est-à-dire à la différence entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation, mais non compris les charges des capitaux. Cette annuité payable jusqu'à la fin de la concession est destinée à permettre à la compagnie de continuer à faire le service de ses titres comme elle le faisait avant le rachat à l'aide des résultats de son exploitation. Ici la situation n'est pas la même, car la compagnie amortit ses titres en 35 ans et les prélèvements qu'elle opère à cet effet sur ses recettes ont pour résultat, ainsi que nous l'avons montré, de rendre illusoire le partage des bénéfices avec la colonie.

« Au bout de 35 ans, le produit net, tel que le définit la compagnie, se réduira à la différence entre les recettes d'une part et les dépenses augmentées des frais généraux, d'autre part; sur ce produit net qui pourra être très important, on prélèvera la réserve légale et 2 millions pour le dividende des actions; le reste sera à partager. Si on ne rachète pas, la colonie partagera, mais si elle rachète, elle versera sa part dans l'annuité à servir à la compagnie. L'alternative est trop alléchante, pour qu'on n'accule pas la colonie au rachat, et alors il faudra payer, jusqu'en 1976, une annuité élevée sans être assuré d'avoir le moyen de réaliser, sur les transports, les ressources nécessaires pour parfaire cette annuité par suite de l'épuisement des gîtes de fer ou de phosphates. La remise gratuite du matériel ayant trente-cinq ans d'existence est une bien minime compensation à l'éventualité que nous venons de signaler.

« En résumé, les propositions de la Compagnie Bône-Guelma,

si elles étaient acceptées, n'apporteraient à la situation actuelle qu'un palliatif momentané. Les mêmes difficultés pour l'ancien réseau se reproduiraient à brève échéance et la colonie n'aurait plus à sa disposition l'arme du rachat quand il faudrait discuter avec la compagnie.

« En ce qui concerne le nouveau réseau, le partage des bénéfices n'est qu'un mirage trompeur et l'obligation d'une garantie de tonnage peut avoir pour la colonie des conséquences désastreuses.

« Si au lieu du groupe Schneider intéressé à assurer l'alimentation régulière de ses usines sans avoir à subir les variations des cours, l'Ouenza passe entre les mains de marchands de minerais, la production subira des variations notables suivant l'état du marché et la garantie d'un minimum de tonnage pourra jouer contre l'Algérie. Enfin, les conditions de rachat sont aussi désavantageuses que possible ; l'Algérie ne pourra jamais racheter qu'en faisant une mauvaise opération et il est probable que les circonstances, préparées au besoin, l'obligeront à cette éventualité.

« Dans ces conditions, les propositions de la Compagnie Bône-Guelma sont inacceptables. »

Conformément aux conclusions de ce rapport le Conseil supérieur vota le 24 juin 1912, la motion suivante :

« Le Conseil supérieur estime qu'il y a lieu de repousser les combinaisons proposées par la Compagnie Bône-Guelma et de demander aux pouvoirs publics de hâter le rachat tant de fois réclamé et sans cesse ajourné. »

Déjà dans la séance du 8 juin les Délégations financières s'étaient prononcées à l'unanimité contre les propositions de la Compagnie Bône-Guelma.

Ces propositions ont trouvé auprès du Conseil d'Etat un meilleur accueil et le 4 décembre 1912 la Section des Travaux publics rendit l'avis suivant :

« Considérant tout d'abord que les dernières propositions de la Compagnie du Bône-Guelma ont pour base essentielle la demande en concession de nouvelles lignes destinées à des-

servir les centres miniers de la région Sud de Bône et impliquent, par suite, le rejet de la concession des chemins de fer de l'Ouenza; que la compagnie suppose ainsi mises à néant les conventions intervenues en 1905 et en 1906 entre l'Algérie et la Société d'études de l'Ouenza et le décret du 10 avril 1908 qui les a approuvées;

Considérant que le Conseil d'Etat a émis sur ces conventions un avis favorable et qu'il n'y a aucune raison de les remettre en question; que le seul point à examiner est le suivant : Y a-t-il lieu, dans l'intérêt de l'Algérie, de procéder *immédiatement* au rachat du réseau algérien du Bône-Guelma;

Considérant que, depuis le moment où le Conseil d'Etat a eu à examiner pour la première fois la question du rachat du Bône-Guelma, la nécessité s'est imposée pour l'Algérie, non seulement d'envisager l'amélioration de ce réseau et surtout de la ligne Souk-Ahras à Tébessa, mais encore de créer un instrument capable de mettre en valeur et de desservir la région si riche en mines et en phosphates du sud-est de Constantine;

Que l'une des solutions qui vient tout d'abord à l'esprit consisterait à prolonger le chemin de fer de l'Ouenza, actuellement soumis aux délibérations du Parlement;

Qu'à défaut de cette solution l'Algérie pourrait, soit construire et exploiter elle-même une nouvelle ligne desservant les régions comprises entre Bône et le Djebel-Onk, soit s'entendre à cet égard avec la Compagnie du Bône-Guelma et en profiter pour reviser les conventions qui la lient à cette compagnie; soit traiter avec une compagnie nouvelle;

Qu'il résulte de ce qui précède que ce n'est que lorsque le Parlement aura statué que l'Algérie pourra envisager le problème dans toute son ampleur et le trancher au mieux des intérêts généraux en cause;

Que procéder autrement et racheter dès aujourd'hui le Bône-Guelma serait au contraire se lier les mains et engager la question avant qu'on ne sache comment elle se présentera dans quelques mois au plus tard;

Que l'Algérie ne saurait souffrir de ce retard puisque, d'une part, le Bône-Guelma a consenti des réductions de tarifs qui donnent une entière satisfaction à la Colonie et que, d'autre part, la situation financière de la compagnie lui permet de satisfaire aux obligations de son cahier des charges,

Que la prolongation de la situation actuelle, si elle ne répond pas aux vues d'avenir de l'Algérie, l'affranchit du moins de prendre à sa charge le déficit d'exploitation de près de 400.000 francs par an, en moyenne, que supporte aujourd'hui le Bône-Guelma et les travaux complémentaires dont l'exécution s'imposerait.

Pour tous ces motifs, la section des Travaux publics est d'avis qu'il y a lieu de surseoir à l'examen au fond du projet du Bône-Guelma qui lui est soumis.

Dans sa note du 15 mars 1909, la Compagnie Bône-Guelma se disait « exposée à se trouver, dans un avenir qu'on peut craindre très proche, sans moyens de faire face à ses dépenses ». « Il ne faudrait pas croire, disait-elle encore, que l'Algérie puisse laisser plus longtemps la compagnie dans une situation financière aussi critique sans s'exposer elle-même, plus ou moins tard, à de lourds dommages matériels ». Elle insistait donc pour qu'une prompte solution fût adoptée, cette solution, dût-elle être le rachat de ses concessions algériennes. Quatre années se sont écoulées depuis cette époque ; la compagnie semble s'être ravisée : il y a tout lieu de supposer que les solutions données par le Conseil de Préfecture de Constantine aux questions litigieuses soulevées par le rachat de l'Est-Algérien ne sont pas absolument étrangères à ce revirement (1).

(1) On ne conçoit guère que la Compagnie Bône-Guelma, demandant à la fois la révision de ses conventions algériennes et la concession d'une ligne nouvelle destinée à desservir les mines de l'Ouenza et du Bou-Kadra et les carrières de phosphates de Tébessa, n'ait pas proposé l'incorporation pure et simple de cette ligne dans son réseau actuel : Cette ligne, qui, d'après les chiffres donnés ci-dessus par M. Jacob, exigera une annuité de 5.268.000 francs environ pour rémunérer les capitaux engagés dans sa construction, donnera, dès le début, un produit net de 2.500.000 francs différence entre les frais de transport de la tonne kilométrique — 1 cen-

Projet d'affermage dit : projet Dervillé. — Les résultats de l'exploitation des réseaux de l'ancienne Compagnie Franco-Algérienne et de l'Est-Algérien justifieraient, s'il en était besoin, la détermination prise par M. Jonnart d'assumer l'exploitation directe de ces réseaux. D'ailleurs le Gouverneur de l'Algérie n'avait pas le choix des moyens de réaliser la réforme du régime des chemins de fer algériens. Comme nous l'avons vu, M. Dervillé, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie de la Méditerranée avait bien proposé, au nom des quatre Compagnies P.-L.-M., Est-Algérien, Ouest-Algérien et Bône-Guelma, un projet de convention qui, suivant lui, devait permettre d'accomplir cette réforme. Mais l'événement a prouvé que l'accord qu'il avait su établir entre les compagnies contractantes était bien précaire puisque la Compagnie Bône-Guelma retira bientôt son adhésion. D'autre part, l'examen du projet — qui, d'après la Compagnie Bône-Guelma ne sauvegardait pas suffisamment ses droits — avait montré que la convention proposée par M. Dervillé serait extrêmement onéreuse pour l'Algérie.

Aux termes de cette convention, qui, dans sa forme définitive porte la date du 13 avril 1906, les quatre compagnies

---

time 5, et la redevance de 2 centimes — demandée par la compagnie exploitante. Ce produit net qui s'élèvera sensiblement lorsque la ligne atteindra le Djebel-Onk, viendrait, si elle faisait partie du réseau de la Compagnie, en déduction des charges de garantie que ce réseau impose au budget de l'Algérie (3.847.840 francs en 1911) et pourrait même fournir à la Compagnie les moyens de rembourser l'énorme dette qu'elle a contractée envers l'Etat. Voici l'explication de cette façon de faire telle que l'a donnée la Compagnie dans une lettre du 4 novembre 1912 au président de la section des Travaux publics du Conseil d'Etat :

« Privée par ses *engagements actuels** envers l'Etat de la faculté d'accroître ce revenu, notre Compagnie n'estimait pas avoir une suffisante liberté de gestion pour entreprendre et mener à bien une opération financière de l'ordre de grandeur envisagé. De là sa proposition de concéder la ligne minière projetée à une Société nouvelle qui se fût chargée de recruter les capitaux nécessaires et de les rémunérer, la Compagnie Bône-Guelma exploitant le nouveau réseau à des conditions à débattre et conservant l'exploitation de son réseau actuel. »

* Voir page 43 les engagements dont-il sagit.

précitées cédaient l'exploitation de leur réseau à la Société Algérienne des chemins de fer à partir du 1er juillet 1907.

Elles en faisaient, à la même date, remise, tels qu'il se trouvaient avec le matériel fixe et roulant, le mobilier, l'outillage des gares, ateliers et dépôts, etc... à la Société Algérienne de chemins de fer qui était, de ce fait, substituée entièrement aux dites compagnies pour tous leurs engagements et obligations quelconques envers l'Etat, à raison de l'établissement de ces lignes et de leur exploitation.

La Société Algérienne reprenait également les approvisionnements existants et en remboursait le prix aux quatre compagnies précitées, sauf pour la partie de ces approvisionnements comprise dans le compte de premier établissement, le montant de cette dernière partie devant être versée à l'Etat.

Elle prenait à sa charge l'exécution de tous les marchés en cours pour approvisionnements, entretien, services annexes, etc... sans exception ni réserve.

Elle reprenait tout le personnel actuellement en service en Algérie.

Pour prix de cette cession totale, l'Etat devait payer aux quatre compagnies, pendant toute la durée de leurs concessions respectives, les annuités suivantes :

Bône-Guelma..............	environ	5.800.000	»
Est-Algérien...............	—	11.000.000	» (1)
Ouest-Algérien.............	—	4.200.000	» (1)
P.-L.-M...................	—	4.000.000	»

---

(1) D'après les auteurs du projet, ces sommes n'étaient données ici qu'à titre d'indication. Les chiffres définitifs devaient être établis d'accord avec la Commission de vérification des Comptes. Mais comme cette commission aurait pu se borner à les remplacer par les chiffres des garanties stipulées aux conventions, tels que nous les avons donnés ci-dessus, p. 54, on avait eu soin d'indiquer par un texte formel, négligemment rejeté en renvoi, qu'elle *devait* comprendre dans l'annuité à servir aux compagnies évincées :

1° Les droits de timbre ; 2° les dépenses du service des titres ; 3° les économies faites sur les barèmes.

On stipulait, en outre, expressément que la Compagnie de l'Est-Algérien continuerait à recevoir le loyer de la section d'Alger à Maison-Carrée, que

Les fonds, titres et immeubles appartenant aux caisses de retraites et aux caisses de prévoyance des quatre compagnies devaient être remis par elles lors de la cessation de leur exploitation à l'Etat, qui devait assurer, à partir de cette remise, l'exécution des engagements de ces compagnies envers leurs agents à raison des dites institutions.

Voici, d'ailleurs, pour le surplus les principales clauses du projet de convention proposé au Gouverneur :

Société Algérienne. — A partir du 1er juillet 1907, la Société Algérienne des chemins de fer, Société anonyme au capital de 25 millions à fonder et qui aura son siège social à Alger, prendra possession des réseaux des quatre compagnies et les exploitera aux conditions suivantes :

Matériel. — Elle prendra la charge du matériel roulant, du matériel et de l'outillage, des gares, ateliers et dépôts remis à l'Etat par les quatre compagnies. Il en sera fait, d'accord avec l'Etat, un inventaire avec évaluation. La Société s'engage à maintenir toujours en service un matériel de valeur au moins égale et à justifier de cette valeur à toute réquisition de l'Administration Supérieure.

Cahier des charges. — En ce qui concerne l'exploitation, la Société Algérienne sera soumise, pour l'ensemble du réseau exploité, aux conditions des titres 2, 4, 5 et 6 du cahier des charges annexé à la loi du 15 décembre 1875 sauf les modifications qui y sont apportées par la présente convention ou qui pourront y être apportées d'un commun accord avec le Gouverneur général et elle.

En particulier, il pourra n'y avoir que deux classes de voya-

---

son matériel roulant lui serait payé par annuités sans compensation avec la dette de garantie contractée par cette compagnie. On tranchait ainsi, sans recours possible, dans un sens opposé aux intérêts de l'Etat, toutes les questions litigieuses qu'a soulevées le rachat de l'Est-Algérien. Cette Compagnie aurait reçu une annuité totale de 11 millions au lieu des 9.799.353 francs qui lui sont réellement dus d'après l'arrêté du Conseil de Préfecture de Constantine.

geurs, les deuxièmes et troisièmes, sur les lignes auxquelles ce régime, déjà existant en Algérie, sera étendu sur la proposition de la société, approuvée par le Gouverneur général et être créé une quatrième classe dans les mêmes conditions.

TARIFS. — A partir de la mise en vigueur du présent traité, la taxation maxima des marchandises sera fixée, sur l'ensemble du réseau exploité, tant pour le tarif général que pour les tarifs spéciaux de petite vitesse, d'après les 12 barèmes jalonnés par les prix du nouveau tarif commun appliqués à l'Ouest d'Alger. Pour la classification, chaque marchandise sera traitée d'après le numéro, ou la lettre du barème qui lui est actuellement appliqué sur la ligne d'Alger à Oran (sauf exception à régler en ce qui concerne l'alfa, les dattes et les phosphates).

Ces barèmes, ainsi que les tarifs actuellement appliqués sur chaque réseau, pour les marchandises de grande vitesse et les voyageurs, pourront être abaissés d'un commun accord entre le Gouverneur général et la Société.

A chacun des points de jonction d'une voie large avec une voie étroite, il sera perçu en sus du prix pour les marchandises de G. V. et de P. V., un droit de 0 fr, 30 par tonne.

COMPTE D'EXPLOITATION. — Il sera tenu, pour l'ensemble du réseau, un compte unique d'exploitation dont le *produit net* sera l'excédent des recettes sur les dépenses.

Le compte des recettes comprendra les produits de toute nature du trafic, location de terrains, buffets, buvettes, bibliothèques, ventes d'herbes, taxe d'affichage, redevances d'embranchements particuliers, intérêts des fonds disponibles de l'exploitation, etc...

Le compte des dépenses comprendra tous les frais d'exploitation, notamment les appointements, primes et gratifications de l'ensemble du personnel, les indemnités de licenciement à attribuer, s'il y a lieu, au personnel métropolitain des quatre compagnies qui disparaissent, les frais de toute nature de l'Administration centrale de la Société Algérienne, de la Direction

et de ses services annexes, du service médical, des services de l'exploitation, du matériel et traction et de la voie y compris l'entretien du matériel roulant et des voies, les versements de la Société aux caisses de retraites existantes ou à créer, de secours ou de prévoyance; les frais d'assurances, les frais judiciaires et indemnités pour pertes, retards, avaries, vols, incendies et accidents, les allocations et capitaux nécessaires au service des pensions pour accidents de toute nature, au personnel ou aux étrangers; les frais de contrôle; les impôts, les pertes de change, s'il y a lieu, les charges (intérêt, amortissement, frais de timbre et de service) des titres.

Les charges ou bénéfices résultant pour la Société de tous engagements qu'elle pourra contracter avec l'assentiment du Gouverneur général, avec des entreprises de chemins de fer, de navigation, ou de voitures reliées à ces lignes ou en correspondance avec elles seront inscrites en dépenses ou en recettes.

Travaux complémentaires. — A partir de la mise en vigueur du présent traité, le montant des travaux complémentaires à exécuter sur les lignes en exploitation, tels que création de gares nouvelles, agrandissement des gares et des installations existantes, doublement et renforcements des voies, travaux nécessaires pour mettre les lignes à l'abri des inondations ou des glissements de terrains, augmentation ou amélioration du matériel roulant, du mobilier des gares et de l'outillage des dépôts et ateliers, etc., etc..., dont les projets auront été arrêtés d'un commun accord entre le Gouverneur général et la Société, sera, et jusqu'à concurrence de la somme globale de 25 millions, supporté par moitié par l'Algérie et pour l'autre moitié par la Société.

Au delà, ils seront à la charge de l'Algérie; toutefois, la Société Algérienne y contribuera pour la moitié dans la limite de ce que permettra le *fonds de concours* dont il est parlé à l'article 10.

Du montant de ces travaux sera déduite la valeur des installations supprimées ou la valeur au prix d'inventaire du maté-

riel démoli, lesquelles valeurs seront imputées au compte d'exploitation.

Partage des bénéfices. — 1° Sur le produit net annuel, il sera prélevé, avant tout partage, une somme de 9.800.000 fr. qui sera attribuée à l'Algérie.

L'excédent sera partagé par moitié entre l'Algérie et la Société; toutefois, la part de cette dernière ne pourra être inférieure au chiffre représentant 4 % de son capital, versé, déduction faite de la partie de ce capital employée aux travaux complémentaires à sa charge; elle sera, s'il y a lieu, complétée à ce chiffre par l'Algérie, sans que la part de la Société puisse dépasser 1.500.000 francs tant que l'excédent n'atteindra pas 3.000.000;

2° Lorsque cet excédent dépassera 3.000.000 fr., la part de la Société Algérienne dans ce dépassement sera de 1/4, les trois autres quarts restant acquis à l'Algérie.

Le quart revenant à la Société Algérienne sera employé comme suit :

a) 25 % pour compléter le dividende;

b) 50 % pour constituer une réserve destinée tout d'abord à rembourser à la Société, à concurrence de 12.500.000 francs les sommes dépensées par elle dans la première période des travaux complémentaires.

c) 25 % pour constituer un fonds de concours permettant à la Société de contribuer aux dépenses des travaux complémentaires dans la seconde période.

3° S'il arrivait pour un exercice que le produit net fût inférieur à 9.800.000 francs, l'insuffisance serait supportée par moitié par l'Algérie et par la Société, la moitié de cette insuffisance incombant à l'Algérie viendrait alors en déduction de la somme de 9.800.000 francs qui lui est attribuée par le 1°; le tout sous réserve de l'apurement définitif du compte général d'exploitation;

4° S'il arrivait par suite de l'application du capital social de 25.000.000 :

a) aux travaux complémentaires jusqu'à concurrence de 12.500.000 francs,

b) aux insufffisances de produit net pour la moitié des pertes lui incombant aux termes du 3°,

Que la Société vînt à épuiser les 3/4 de ce capital social, la Colonie supporterait la totalité des insuffisances éventuelles de produit net; mais la part des bénéfices revenant à la Société dans les exercices ultérieurs, après paiement, toutefois, de 4 % d'intérêt à son capital versé, serait affectée à rembourser à l'Algérie la part de ces insuffisances que la Société aurait dû normalement supporter.

Les comptes de partage seront réglés provisoirement, pour chaque exercice, le 1er mai de l'exercice suivant, sous peine de 3 % d'intérêt de retard. La différence entre ce règlement provisoire et le règlement définitif, arrêté sur le rapport de la Commission supérieure de vérification des comptes, sera versée par la partie débitrice avec intérêt de 3 % l'an, à partir du 1er mai qui suit l'exercice envisagé jusqu'au jour du versement.

Lignes nouvelles. — Construction. — Les lignes nouvelles seront construites et dotées de matériel roulant, du mobilier et outillage des gares, dépôts et ateliers et d'approvisionnements, par les soins et aux frais de l'Algérie. Toutefois, la Société Algérienne pourra après accord avec le Gouverneur Général soit les construire en totalité ou en partie, soit avancer à l'Algérie tout ou partie des capitaux nécessaires.

Elle sera, à cet effet, autorisée à émettre des obligations dont les frais d'émission et les charges d'intérêt, d'amortissement et de service lui seront remboursés par l'Algérie, aux échéances stipulées par les titres.

Le délai de remboursement de ces obligations sera d'ailleurs fixé comme il conviendra à l'Algérie, indépendamment de la durée de la Société.

La Société Algérienne recevra, pour ses peines et soins, une commission de 2 % des sommes qu'elle aura avancées à l'Al-

gérie et de 5 % du montant, frais généraux compris, des travaux et fournitures qu'elle aura faits.

LIGNES NOUVELLES. — EXPLOITATION. — La Société Algérienne s'engage, si elle en est requise par le Gouverneur Général à se charger de l'exploitation des lignes nouvelles *établies en dehors du territoire du Sud* et à comprendre les résultats dans son compte unique d'exploitation. Sur ces lignes, le nombre des trains journaliers de chaque sens ne pourra dépasser un par 3.000 francs de recette kilométrique brute.

PERSONNEL. — RETRAITES. — La Société Algérienne prendra les mesures nécessaires pour que tout le personnel, autre que les journaliers admis par elle, acquière, après deux ans de stage au plus, des droits à une pension de retraite en les inscrivant à la Caisse Nationale de la Vieillesse : elle opérera à cet effet sur leurs appointements et salaires une retenue de 6 % et y ajoutera des versements au moins égaux; ces sommes serviront à constituer, au profit de chaque agent, un livret individuel qui restera sa propriété.

Moyennant la remise qui lui sera faite, par l'Etat, de l'avoir complété s'il y a lieu, des caisses de retraites des quatre compagnies, la Société Algérienne couvrira l'Etat des engagements qu'il a pris envers elles aux termes de l'article 3.

Elle étudiera, d'accord avec l'Algérie, toutes les modifications à introduire dans les institutions de prévoyance actuellement existantes.

DURÉE. — Le présent traité se continuera jusqu'à l'expiration de la concession de celle des compagnies qui a le délai le plus éloigné.

RACHAT. — A toute époque, *à partir du 1er janvier 1930*, l'Algérie aura la faculté de racheter la concession d'exploitation faisant l'objet de la présente convention.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les *bénéfices* annuels attribués par application à l'article 10 à la Société Algérienne pendant les sept années qui auront précédé celle

où le rachat sera effectué, on en déduira les bénéfices des deux années les plus faibles et on établira la moyenne des cinq autres années, cette moyenne ne pouvant être inférieure au montant des bénéfices de la dernière des années prises pour terme de comparaison avec minimum de 1.250.000 francs.

La somme ainsi obtenue formera le montant d'une annuité que l'Algérie s'engage à payer à la Société Algérienne pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession déterminée à l'article 16.

L'Algérie reprendra, de plus, à dire d'expert, les approvisionnements.

L'Algérie conservera la charge (intérêt, amortissement et frais de service) des obligations émises par la Société.

Le bilan de l'opération proposée par M. Dervillé pouvait s'établir ainsi :

I. — L'Algérie obtenait :

L'unification des tarifs, c'est-à-dire un abaissement *déterminé*, *limité*, des tarifs actuels de petite vitesse des réseaux de l'Est-Algérien, de l'Ouest-Algérien et de Bône-Guelma, abaissement déjà accompli ou sur le point de l'être sauf sur le réseau de l'Est-Algérien;

2° L'exécution des travaux complémentaires que la Société Algérienne jugeait utiles, dans la limite d'un maximum de 25 millions;

3° Une participation de moitié aux bénéfices qui seront réalisés sur le loyer;

4° La substitution des dépenses réelles aux dépenses conventionnelles pour les frais d'exploitation (incorporation des économies au compte unique d'exploitation).

II. — L'Algérie, par contre, donnait :

1° Un accroissement de revenu garanti à l'Est-Algérien;

2° Une contribution de 12.500.000 francs pour des travaux complémentaires à la charge exclusive des compagnies;

3° La garantie des pertes que les barèmes d'exploitation pou-

vaient faire subir aux compagnies, pertes toujours à redouter en Algérie.

Elle perdait en outre :

4° La propriété des réserves de l'Ouest-Algérien (2/3 du fonds d'exploitation et le fonds de roulement);

5° Son droit de revendication sur les autres réserves pour le remboursement des avances de garantie;

6° Son droit de revendication sur la valeur des approvisionnements;

7° Son droit de revendication sur la valeur du matériel roulant et des objets mobiliers;

8° Les intérêts à courir sur les avances de garantie antérieures à la mise en vigueur de la nouvelle convention ;

9° La possibilité de recouvrer les avances remboursables faites aux compagnies sous l'empire du régime actuel et qui dépassaient 550.000.000 francs en 1906;

10° La moitié des excédents réalisés sur le produit net forfaitaire ou *loyer;*

11° La possibilité de reprendre la gestion des réseaux concédés, même en cas de rachat des concessions.

Au prix de ces énormes sacrifices, l'Algérie n'obtenait pas encore :

ni la maîtrise des tarifs, toute nouvelle réduction de taxes était subordonnée au bon vouloir de la Société et dépendait par conséquent des sacrifices nouveaux que l'Algérie voudrait consentir,

ni le droit d'ordonner des travaux complémentaires, après épuisement du fonds de 25 millions, à moins d'en supporter la charge intégrale ou de consentir à de nouvelles capitulations,

ni même le pouvoir de contraindre la Société à remplir ses obligations, puisque la convention ne prévoit ni séquestre, ni déchéance et que la Société ne peut en aucun cas faire faillite.

L'Algérie se serait donnée jusqu'en 1978, un fermier *inamo-*

vible, irresponsable, très onéreux ayant laissé aux compagnies leurs dettes tout en leur prenant tout leur actif et s'étant arrangé de manière à n'avoir personnellement ni pertes, ni dettes, mais de gros bénéfices.

Sept années se sont écoulées depuis l'époque où fut proposé le projet Dervillé. Il est donc possible de déterminer avec quelque précision les conséquences financières qu'aurait eues ce projet s'il avait été adopté. C'est ces conséquences que nous avons essayé de faire ressortir dans le tableau suivant :

RÉSULTATS FINANCIERS

de l'exploitation des réseaux de la Méditerranée, de l'Ouest-Algérien, de l'Est-Algérien et de la Compagnie Bône-Guelma, de 1907 à 1911 inclus.

ANNÉES	RÉGIME actuel — Produits nets revenant à l'Algérie (1)	RÉGIME DE L'AFFERMAGE		
		Produits nets revenant à l'Algérie	Produits nets revenant à la Compagnie fermière	en moins à l'Algérie
1907.........	12.388.084	11.094.042	1.294.042	1.294.042
1908....	10.600 805	10.200.403	400.402	400.402
1909.........	11.194.547	10.497.274	697. 273	697.273
1910.........	12.719.604	11.259.802	1.459.802	1.459.802
1911.........	16.847.329	14.335.497	2.511.832	2.511.832
TOTAUX....	63.750.369	57.387.018	6.363.351	6.363.351

(1) Venant en atténuation de la garantie d'intérêts et des annuités de rachat. (Chiffres de la statistique générale de l'Algérie)

Il ressort de ce tableau que le régime de l'affermage aurait réduit de 1.273.670 francs par an, en moyenne, les produits nets de l'exploitation qui atténuent d'autant la charge de la garantie d'intérêts. Et comme le projet Dervillé augmentait de plus de 1.200.000 francs la garantie d'intérêts due à la Compagnie de l'Est-Algérien (11 millions au lieu de 9.799.000 francs) il en résulte que l'affermage aurait coûté à l'Algérie

2.473.670 francs de plus par an, que le maintien du régime actuel.

Il y a lieu de remarquer toutefois que la réunion en une seule des quatre administrations qui gèrent actuellement les réseaux qui nous occupent réduirait sensiblement les frais généraux et que l'Algérie bénéficierait de cette réduction. Mais, par contre, il paraît peu probable que les frais d'exploitation proprement dits puissent être diminués attendu : 1° que la Compagnie Bône-Guelma affirme que les frais d'exploitation qui lui sont alloués à forfait la mettent en perte; 2° que pour le même motif la Compagnie de l'Ouest-Algérien vient d'obtenir le relèvement de ses barèmes ; 3° que la Compagnie de la Méditerranée exploite dans des conditions très économiques. Reste l'Administration du réseau Est-Algérien de l'Etat : en supposant, ce qui n'est pas démontré, qu'il soit possible d'empêcher ses dépenses de suivre le mouvement des recettes, il est probable que les réductions que l'on pourrait faire de ce côté seraient absorbées et au delà par les augmentations de dépenses des trois autres réseaux. Or, le mouvement général de hausse des salaires et traitements rend ces augmentations absolument inévitables quel que soit le régime de l'exploitation, exploitation par une compagnie ou exploitation directe.

Nous n'avons pas fait entrer en ligne de compte les 12.500.000 francs que la Compagnie fermière aurait mis à la disposition de l'Administration algérienne pour achat de matériel roulant et travaux complémentaires puisque, comme on l'a vu p. 78 c'est, à un million près, la somme que les Compagnies P.-L.-M., Ouest-Algérien et Bône-Guelma ont dépensée de 1907 à 1911 en exécution des conventions existantes.

La Réforme des Tarifs

Quand le comité consultatif eut achevé l'examen des tarifs de réforme des lignes algériennes de la Compagnie de la Méditerranée, il émit, le 8 février 1899, l'avis qu'il y avait lieu « d'inviter les compagnies algériennes à se concerter, en

vue d'arrêter une rédaction identique pour les conditions d'application du tarif général et pour les conditions communes des tarifs spéciaux, et de dresser une classification générale commune en prenant pour base de leur étude, celle qui a été présentée par la Compagnie P.-L.-M. »

« D'inviter également ces compagnies à refondre leurs tarifs spéciaux en adoptant le cadre des nouveaux tarifs de la Compagnie P.-L.-M. »

Le Ministre des Travaux publics ayant approuvé cet avis, demanda aux compagnies à barèmes de mettre à l'étude la réforme de leurs tarifs. Les deux compagnies qui desservent la région orientale de l'Algérie, Bône-Guelma et Est-Algérien, refusèrent nettement d'entrer dans la voie qui leur était indiquée.

En ce qui concerne notamment l'abaissement du tarif général qui leur paraissait être la conséquence de l'adoption de la classification générale du P.-L.-M., elles objectèrent d'une part que le dégrèvement portant surtout sur des expéditions de détail très multiples et généralement peu importantes, ne procurait à chaque expéditeur qu'un bénéfice trop faible pour développer le trafic, tout en constituant au total, une perte sensible pour les compagnies ; d'autre part, les formules inscrites dans les contrats actuels, en vue de déterminer à forfait, en fonction de la recette les sommes allouées aux concessionnaires pour leurs frais d'exploitation ont été établies en supposant l'application de taxes élevées. Les compagnies qui ont déjà assumé des charges fort lourdes en réduisant considérablement les tarifs spéciaux pour les transports pondéreux pour lesquels les prix du cahier des charges eussent été prohibitifs ne pourraient aller plus loin sans compromettre leur situation. Les charges croissantes qui leur sont imposées, par l'augmentation du nombre des trains, par la réglementation du travail des agents, etc..., ne leur laissent pas — disaient-elles — la possibilité de consentir à des abaissements d'une portée aussi générale.

Quant à la Compagnie de l'Ouest-Algérien, à l'adminis-

tration du réseau racheté à la Compagnie Franco-Algérienne, elles se montrèrent plus disposées à entrer dans les vues du Ministre des Travaux publics.

Elles proposèrent le 27 mars 1901-16 septembre 1902, non seulement d'adopter la classification et les conditions des tarifs généraux et spéciaux du P.-L.-M. mais aussi les barèmes du tarif général de la ligne d'Alger à Oran. L'administration du réseau racheté de la Compagnie Franco-Algérienne proposa même d'adopter les tarifs spéciaux de la Compagnie de la Méditerranée.

Le premier soin de la commission que le Comité consultatif des chemins de fer avait chargé d'étudier les tarifs de l'Algérie — lorsqu'elle reçut le dossier — fut de demander une évaluation des sacrifices que comporterait l'adoption de ces propositions. La Compagnie de l'Ouest-Algérien qui ne modifiait que son tarif général les évalua à 52.000 francs. L'administration des Chemins de fer de l'Etat exprima l'opinion que la perte serait considérable. Elle pourrait être comprise entre le tiers et la moitié de la recette acquise et atteindre 1.200.000 francs.

Or, il importe de ne pas perdre de vue qu'aux termes de la loi du 19 décembre 1900 portant création d'un budget spécial de l'Algérie, la Métropole gardait la charge et la garantie d'intérêts des chemins de fer algériens jusqu'au 1er janvier 1926. Comme toutes les améliorations que l'on se proposait d'apporter à l'exploitation des voies ferrées algériennes devaient se traduire, au moins momentanément, par une augmentation de la garantie d'intérêt, le Ministre des Travaux publics fut conduit à indiquer qu'il ne lui serait pas possible de mettre au compte du Trésor certains abaissements de tarifs. C'est en s'inspirant de ces préoccupations que le Comité consultatif se borna tout d'abord à demander que les administrations des trois réseaux situés à l'ouest d'Alger se concertassent en vue d'adopter les conditions communes pour les tarifs généraux et spéciaux de petite vitesse et une classification des marchandises se rapprochant autant que possible de celle qui

venait d'être adoptée sur les réseaux métropolitains. Une proposition conforme à ces indications fut faite par les réseaux intéressés en septembre 1902 et homologuée le 21 avril 1903.

Mais, en présence des sacrifices que l'adoption des taxes fixées par les chemins de fer algériens de l'Etat entraînait, le Comité consultatif proposa, le 19 novembre 1902, conformément à l'avis du Gouverneur, de se borner à homologuer les tarifs des céréales, des vins et des fourrages qui présentaient des caractères d'utilité incontestable.

Restait la question du choix des barèmes du tarif général et des tarifs spéciaux. Le Gouverneur insistait, à ce propos, pour que l'étude de la refonte générale des tarifs généraux et spéciaux fût poursuivie en vue d'arriver non seulement à prendre une décision sur les propositions soumises au ministre pour les réseaux situés à l'Ouest d'Alger, mais encore à fixer la ligne de conduite à suivre ultérieurement à l'égard des réseaux situés à l'Est d'Alger.

Un premier point fut d'abord mis hors de discussion, c'est que la chute brusque des barèmes au delà de 200 kilomètres — justifiée par les raisons que nous avons exposées sur la ligne d'Alger à Oran — ne devait pas être étendue à d'autres lignes. Il fut donc décidé que les barèmes des tarifs généraux et spéciaux de la ligne d'Alger à Oran seraient appliqués jusqu'à 200 kilomètres à tous les réseaux, mais que ces barèmes seraient relevés au delà de 200 kilomètres. Le 21 avril 1903, le Ministre des Travaux publics adoptait les propositions du Comité consultatif des chemins de fer, et en notifiant sa décision au Gouverneur, il ajoutait :

« Cette décision consacre, pour la région située à l'ouest d'Alger un régime dont l'application à l'Est est rendue impossible par les refus des Compagnies de l'Est-Algérien et Bône-Guelma de présenter de semblables propositions, mais peut, dès à présent, être admise en principe, cette réforme devant être réalisée au plus tard quand la Colonie sera devenue maîtresse de ses tarifs. Si la recette brute kilométrique des réseaux atteignait 6.000 francs en petite vitesse ou si le budget de

l'Algérie croyait pouvoir prendre à sa charge les risques de l'opération. »

Cette décision qui faisait faire un pas définitif à la réforme de la tarification des réseaux situés à l'ouest d'Alger, puisqu'elle réalisait l'unification des barèmes des tarifs généraux aux distances les plus utiles (200 kilomètres), ne faisait qu'accroître encore les inégalités de traitement dont souffraient les populations desservies par les réseaux de l'Est-Algérien et du Bône-Guelma. Il devenait dès lors impossible d'ajourner encore cette réforme du régime des transports dont le nouveau Gouverneur de l'Algérie, M. Jonnart, avait depuis longtemps signalé l'importance et dont il allait poursuivre la réalisation avec une persévérance qu'aucun obstacle ne devait rebuter.

Mais en subordonnant cette réforme à la condition expresse que l'Algérie prît à sa charge les risques de l'opération, le Ministre des Travaux publics, M. Maruéjouls n'avait fait que répéter en 1903, ce que son prédécesseur, M. Baudin, écrivait déjà le 10 octobre 1901. Rien ne pourrait être utilement tenté dans cette voie tant qu'on n'aurait pas remis à la Colonie l'administration de son réseau de chemins de fer et réglé, sur ce point particulier, les rapports financiers de l'Algérie et de la Métropole. Il était, en effet, indispensable de modifier les dispositions de la loi du 19 décembre 1900 relatives au paiement des garanties d'intérêts alors que l'on constatait l'impossibilité de faire supporter par le budget de l'Etat la répercussion des engagements ou des décisions prises par les assemblées algériennes ou par le Gouverneur. C'est à cette nécessité qu'a pourvu la loi du 23 juillet 1904.

Grâce à cette loi, l'administration centrale n'avait plus désormais à se préoccuper des conséquences financières de la réforme des tarifs de l'Algérie sur le budget de la Métropole. Dès lors, le Gouverneur estimant que l'unification des tarifs et l'exécution des travaux complémentaires les plus urgents pourraient peut-être, être obtenus sans qu'il fût nécessaire de mettre en question l'existence des compagnies ou de modifier les

conventions décida de poursuivre successivement l'application du programme suivant :

En ce qui concerne le tarif *général* de petite vitesse, adoption par toutes les compagnies :

1° De la même classification des marchandises ;

2° De la même rédaction des conditions d'application ;

3° De barèmes identiques et la communauté du tarif général entre les compagnies.

En ce qui concerne les tarifs *spéciaux* de petite vitesse, adoption par toutes les compagnies :

1° Du même numérotage des mêmes tarifs appliqués aux mêmes marchandises ;

2° Des mêmes conditions d'application ;

3° Des mêmes barèmes ; puis communauté de ces tarifs spéciaux ainsi unifiés.

La réforme et l'unification des tarifs de grande vitesse était réservée, pour être réalisée lorsque la réforme des tarifs de petite vitesse serait accomplie.

La perte de recettes pouvant résulter de la réforme complète des tarifs de petite vitesse était évaluée à 2.223.000 francs, savoir :

Extension des tarifs spéciaux des chemins de fer algériens de l'Etat...........................	260.000
Extension des tarifs spéciaux de l'Ouest-Algérien.	99.000
Communauté des tarifs généraux et spéciaux à l'Ouest d'Alger.............................	190.000
Extension à la ligne de Philippeville à Constantine des barèmes d'Alger à Oran.................	210.000
Adoption des tarifs de l'Ouest de l'Algérie, par la Compagnie de l'Est-Algérien................	1.074.000
Adoption des tarifs de l'Ouest de l'Algérie, par la Compagnie Bône-Guelma....................	340.000
Adoption de ces tarifs comme tarifs communs à l'Est-Algérien.............................	50.000
Total................	2.223.000

Pour ne pas augmenter encore cette perte de recettes, il fut entendu que l'on exclurait provisoirement de la réforme les tarifs des phosphates, de l'alfa et des dattes.

Dès le 7 février 1905, le Gouverneur faisait appel au concours des administrations algériennes de chemins de fer pour assurer la réalisation de ce programme d'amélioration.

Les compagnies de Bône-Guelma, Ouest-Algérien et P.-L.-M., ainsi que l'administration des chemins de fer de l'Etat se montrèrent disposées à accomplir l'œuvre d'unification qui leur était demandée. En conséquence, furent successivement présentées et homologuées :

Les 18 avril et 25 septembre 1905, la proposition de la Compagnie de l'Ouest-Algérien d'appliquer sur son réseau les tarifs spéciaux unifiés ;

Le 22 mai 1905, une proposition de l'Administration des chemins de fer de l'Etat ayant pour objet l'adoption sur ce réseau de tarifs spéciaux identiques à ceux de la Compagnie P.-L.-M.;

Le 8 octobre 1905, une proposition de la Compagnie Bône-Guelma adoptant les barèmes de la petite vitesse des réseaux unifiés ;

Le 17 novembre 1905 une proposition de la Compagnie P.-L.-M. modifiant et complètant certains de ses tarifs spéciaux ;

Le 22 janvier 1906, une proposition établissant un tarif général commun aux trois réseaux situés à l'Ouest d'Alger ;

Le 5 février 1906, une proposition établissant la communauté des tarifs spéciaux de ces mêmes réseaux ;

Le 15 février 1906, une proposition de la Compagnie Bône-Guelma adoptant les barèmes de la petite vitesse des réseaux unifiés ;

Le 14 avril 1906, une proposition de la Compagnie Bône-Guelma en vue d'adopter les tarifs spéciaux unifiés.

Entre temps, l'extension — proposée par la Compagnie P.-L.-M. au mois de décembre 1903 — des tarifs de l'Ouest à

la ligne de Philippeville à Constantine était homologuée (6 juin 1905).

Seule, la Compagnie de l'Est-Algérien avait subordonné à une révision de ses conventions, son adhésion à la réforme des tarifs.

La difficulté d'arriver à une entente à ce sujet a amené le Gouverneur Général à faire opérer le rachat des concessions de cette compagnie. Son réseau est exploité en régie depuis le 12 mai 1908.

Le premier acte de la nouvelle administration des lignes de l'Est-Algérien a été de proposer d'étendre à ses lignes les tarifs généraux et spéciaux unifiés. Ces tarifs sont en vigueur depuis le 25 juin 1908 (1). Ainsi s'est trouvée réalisée l'unification des tarifs généraux et spéciaux de petite vitesse de l'Algérie. Depuis, les choses se passent au regard du public, comme s'il n'y avait *qu'une seule administration de chemins de fer.*

Ce n'est pas à dire que tout en tendant à placer les populations desservies par les différentes lignes, dans des conditions d'égalité aussi complète que possible, on n'ait pas laissé subsister des différences de tarification assez notables dans les tarifs *intérieurs* de chaque administration. C'est ainsi que sur la ligne d'Alger à Oran on a conservé la chute brusque des barèmes au delà de 200 kilomètres ; ailleurs, certains barèmes, certains prix exceptionnels plus avantageux que les taxes unifiées ont dû être conservées pour ne pas déterminer de relèvements qui auraient soulevé de légitimes réclamations. Mais on peut espérer qu'une révision attentive des nouveaux tarifs permettra de réduire sensiblement les anomalies, de faire rentrer dans les barèmes les prix exceptionnels, dont le maintien est justifié et d'arriver que partout, en Algérie, à égalité de distance parcourue par une marchandise corresponde une taxe égale. On coupera court ainsi à des rivalités locales que rien ne justifie.

---

(1) Voir ci-après, pages 218 et 219, les tableaux comparatifs des anciens et des nouveaux tarifs des principales marchandises.

La deuxième partie du programme du Gouverneur — la réforme des tarifs de grande vitesse — a été réalisée grâce à l'entente des différents réseaux qui se sont mis d'accord pour soumettre à l'administration algérienne, le 15 août 1908, leurs propositions de tarifs généraux intérieurs et communs de grande vitesse. Ces propositions ont été approuvées le 23 novembre 1908 et ces tarifs sont appliqués depuis le 1er février 1909. Les tarifs spéciaux unifiés ont été soumis à l'homologation le 10 août 1909 ; approuvés le 11 février 1910, ils sont appliqués depuis le 1er avril 1910.

Enfin, des tarifs de billets d'aller et retour communs à tous les réseaux ont été proposés le 1er novembre 1911, homologués le 6 décembre 1911 et appliqués à partir du 6 janvier 1912.

Ces tarifs consacrent, notamment dans le service intérieur, l'extension de toute gare à toutes gares du régime des billets d'aller et retour. Des billets d'aller et retour sont également délivrés sur tous les réseaux : 1° de ou pour Alger ; 2° de ou pour les chefs-lieux de chaque département, et de ou pour le chef-lieu de l'arrondissement où est située la gare.

Désormais, la réforme des tarifs de grande et petite vitesse peut être considérée comme faite dans ses lignes générales. Mais, nous le répétons, une révision de détail s'impose. On devra ensuite aborder un certain nombre de points que l'on a prudemment réservés pour ne pas compliquer la réforme ou par crainte de répercussions financières que la réduction de certains tarifs pouvait entraîner. L'Administration des chemins de fer de l'Etat a dû sacrifier au principe de l'unification, qu'il fallait avant tout respecter, toute idée de réforme particulière.

Mais ce principe ne doit pas être une chaîne la condamnant indéfiniment à l'immobilité. Il importe que l'Administration des chemins de fer de l'Etat ne perde pas de vue qu'il lui appartient de donner l'exemple des initiatives fécondes et de s'inspirer dans la gestion du service public qui lui est confié d'idées différentes de celles qu'exige la conduite d'une entreprise privée.

TABLEAU COMPARATIF *des anciens et des nouveaux Tarifs de l'Est-Algérien*

1° Expéditions de détail (Prix de transport de la tonne)

DISTANCES	CÉRÉALES farine, pommes de terre		VINS		HUILES		TISSUS		LIQUEURS		ARBRES et arbustes		SUCRE		CAFÉ		VERRERIE commune		PÉTROLES quincaillerie	
	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux
A 100 kilom., francs........	13	10	13	10	20	13	24	16	24	16	24	16	24	16	20	14 50	20	13	24	16
A 200 — —	26	19	26	19	40	25	48	31	48	31	48	31	48	31	40	28 »	40	25	48	31
A 300 — —	39	27	39	27	60	35	72	45	72	45	72	45	72	45	60	40 »	60	35	72	45
A 400 — —	52	35	52	35	80	45	96	59	96	59	96	59	96	59	80	52 »	80	45	96	59
A 500 — —	65	43	65	43	100	55	120	73	120	73	120	73	120	73	100	64 »	100	55	120	73
A 600 — —	78	51	78	51	120	65	144	87	144	87	144	87	144	87	120	76 »	120	65	144	87

TABLEAU COMPARATIF *des anciens et des nouveaux Tarifs de l'Est-Algérien*

2° PRIX DE TRANSPORT DE LA TONNE EXPÉDIÉE PAR WAGONS COMPLETS

DISTANCES	MOUTONS (wagons)		CÉRÉALES		VINS		LAINES		ARBRES et arbustes		FOURRAGES pailles (4.000 kilog)	
	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens	Nouveaux
A 100 kilom., francs............	30	20	10	9	10	9	12	9	12	7	8	7
A 200 — —	55	35	20	15	20	17	22	15	22	11	16	11
A 300 — —	75	45	24	21	24	24	30	21	30	15	23	15
A 400 — —	95	55	32	27	32	31	36	27	36	19	29	19
A 500 — —	115	65	40	33	40	38	40	33	40	23	35	23
A 600 — —	135	75	48	39	48	45	44	39	44	27	41	27

COMPAGNIES	1871	1877	1881	1886	1891	1896	1901	1906	1911	OBSERVATIONS
1° TAXE MOYENNE D'UN VOYAGEUR PAR KILOMÈTRE (Centimes)										*Chiffres extraits de la « Statistique générale de l'Algérie ».*
P.-L.-M. Algérien	5 04	6 06	5 77	5 46	5 37	5 43	5 24	4 91	4 82	——
Est-Algérien	»	»	5 95	5 72	5 77	5 53	5 35	4 97	4 79	
Ouest-Algérien	»	6 42	6 10	602	5 87	5 62	5 45	5 01	4 86	
Bône-Guelma	»	7 36	5 69	6 15	5 77	5 53	5 20	5 18	4 80	(1) La chute brusque du tarif moyen des marchandises sur le Bône-Guelma est la conséquence de l'application, à partir du commencement de l'année 1893, d'un tarif extrêmement réduit (il descend à 3 centimes 1 par tonne kilométrique) au transport des phosphates de Tébessa à Bône (235 kilomètres). Les phosphates forment à l'heure actuelle les 49/100es du tonnage total des marchandises transportées en petite vitesse sur le réseau algérien de la Cie Bône-Guelma (264.300 tonnes en 1910 sur un total de 544.212 tonnes transportées)
Réseau Oranais de l'État	»	»	6 56	6 92	8 32	5 79	5 18	4 94	4 65	
Ensemble des lignes algériennes	»	6 16	5 84	5 70	5 74	5 51	5 27	4 96	4 76	
Ensemble des Chemins de fer de la Métropole	»	»	»	4 59	4 35	3 79	3 65	3 65	»	
2° TAXE MOYENNE D'UNE TONNE DE MARCHANDISES PAR KILOMÈTRE (Centimes)										
P.-L.-M. Algérien	11 04	12 01	12 46	12 19	11 80	11 25	10 17	7 95	7 74	
Est-Algérien	»	»	15 69	14 88	11 69	10 92	9 03	9 07	7 34	
Ouest-Algérien	»	12 90	11 99	11 50	10 36	10 »	10 »	9 77	10 13	
Bône-Guelma	»	19 53	12 48	11 29	10 45	(1) 4 91	4 50	4 23	4 49	
Réseau Oranais de l'État	»	»	16 78	13 10	10 51	10 40	10 32	8 27	7 95	
Ensemble des lignes algériennes	»	12 27	13 44	12 33	11 25	8 92	8 50	7 27	7 08	
Ensemble des Chemins de fer de la Métropole	»	»	»	5 94	5 36	5 12	4 69	4 53	»	

TROISIÈME PARTIE

Les Résultats de l'Exploitation des Chemins de fer algériens

CHAPITRE VII

Résultats de l'Exploitation des Chemins de fer algériens depuis l'origine

---

Nous donnons ci-après les tableaux résumant les résultats de l'exploitation de chacun des réseaux algériens depuis l'origine jusqu'à ce jour.

Ces tableaux offrent ceci de particulièrement intéressant qu'ils sont comme le miroir fidèle où se reflète le progrès économique des régions desservies par les chemins de fer.

Les fluctuations du trafic nous renseignent également avec une précision mathématique sur les périodes d'abondance et de disette qu'un pays, qui comme l'Algérie tire ses principales ressources de l'agriculture, connaît tour à tour.

Nous remarquons toutefois que l'exploitation de produits miniers (phosphates, dans le département de Constantine, minerais de fer sur la ligne d'Alger à Oran) a introduit depuis quelques années dans le régime (1) des chemins de fer algériens un élément régulateur qui tend à s'accroître.

Si l'on examine de près la progression des recettes de chaque compagnie, on constate que c'est surtout depuis l'année 1900

---

(1) Ce régime a été souvent qualifié avec exactitude de régime *torrentiel* par analogie avec celui des cours d'eau d'Algérie.

que le mouvement d'augmentation s'est particulièrement accéléré.

COMPAGNIE DE LA MÉDITERRANÉE. — En comparant les recettes du réseau algérien de la Compagnie de la Méditerranée à partir du moment où ce réseau a été constitué tel qu'il est actuellement (1871) on constate que dans la période triennale de 1873 à 1875 les recettes brutes étaient de 18.332.000 francs; dans la période de 1897 à 1899 elles montent à 27.366.000 francs. Si nous procédons de la même façon, par périodes triennales afin d'éviter dans la mesure du possible d'avoir nos calculs faussés par les fluctuations annuelles, pour les 12 années écoulées de 1900 à 1911 nous trouvons que les recettes ont passé de 29.303.000 francs en 1900-02 à 46.628.000 francs en 1909-1911. Pour les 12 années l'augmentation est de 17.325.000 francs : de 1873-75 à 1897-99 l'augmentation n'avait été que de 9.034.000 francs pour 27 années.

Or, ainsi que nous l'avons vu dans l'exposé que nous avons fait des réformes dont les réseaux algériens ont été l'objet, c'est en 1899 que la Compagnie P.-L.-M. a fait approuver les tarifs qui devaient servir de base à la réforme des tarifs algériens.

Plus tard, en 1905, la compagnie étendait à la ligne de Philippeville à Constantine les tarifs de la ligne d'Alger à Oran. D'après les prévisions les plus sérieusement établies, l'application de ces tarifs devait avoir pour conséquence une diminution de recettes d'environ 210.000 francs. Or, cette perte de recette a été immédiatement couverte par les augmentations du trafic qu'ont déterminées les réformes réalisées par la Compagnie P.-L.-M. dans ces dernières années en Algérie.

En même temps d'ailleurs que la compagnie abaissait les taxes de transport, elle créait, en 1898 entre Alger et Oran un train tri-hebdomadaire de nuit qui fut transformé en train quotidien à partir du 1er novembre 1908; l'horaire des trains de jour était progressivement amélioré et le nombre des trains de sections augmenté.

Toutes ces mesures n'ont pas été sans influence sur le développement considérable du mouvement des voyageurs.

Le nombre des voyageurs à 1 kilomètre, qui était de 45.124.735 en 1898 était de 76.562.000 en 1908 et de 95.997.708 en 1911 sur la ligne d'Alger à Oran.

Le produit net a permis non seulement de servir l'intérêt garanti à la compagnie (4.000.000) mais il laisse même depuis 1905, un excédent qui, en 1911, a couvert les intérêts des avances de garantie et donné à la compagnie le moyen de commencer le remboursement du principal de sa dette (1).

Parallèlement au mouvement ascensionnel du trafic des marchandises et des voyageurs, on constate la décroissance du tarif moyen. La taxe moyenne d'un voyageur par kilomètre qui était de 5,77 (2) en 1881 tombe progressivement en 1911 à 4,82 en sorte que si on appliquait aux 106.000.000 de voyageurs kilométriques qui ont circulé sur le réseau de la compagnie en 1911 le tarif moyen de 1881 ces voyageurs auraient dû débourser un million de plus.

Pour les marchandises, la taxe moyenne de la tonne kilométrique qui était de 11,25 en 1896, avant la réforme des tarifs tombe en 1911 à 7 cent. 74, soit un dégrèvement dont a bénéficié le public de 3 cent. 51 par tonne transportée à un kilomètre (3).

Réseau de l'Est-Algérien. — Ce n'est qu'en 1889 que le réseau de l'Est-Algérien fut constitué comme il l'est actuellement. Si l'on compare la période triennale 1890-1892 à la période 1897-1899, on constate que les recettes de ce réseau après avoir atteint 20.549.000 francs dans la première période

---

(1) A la fin de 1911, cette dette s'élevait en capital avant le versement de l'excédent de l'exercice 1911, à 37.323.000 francs. Comme ces avances portent intérêt à 4 % par an, il faut que le produit net dépasse le revenu garanti de 1.392.922 francs au minimum pour que la dette de la compagnie ne s'augmente pas automatiquement même lorsqu'elle ne recourt plus à la garantie d'intérêt.

(2) Voir tableau page 220.

(3) Le dégrèvement n'est pas aussi considérable en réalité ; l'abaissement du tarif de la tonne kilométrique sur le réseau de la Compagnie P.-L.-M. étant dû, dans une notable proportion, à la mise en exploitation des mines de fer du Zaccar et de Témoulga.

étaient retombées, dans la seconde, à 19.601.000 francs. Mais à partir de 1900, jusqu'à la veille du rachat, en 1907, les recettes se relèvent sensiblement et passent de 23.275.988 francs dans la période 1900-1902 à 31.153.382 francs, dans la période de 1905-1907. Comparées à la période immédiatement précédente (1902-1904), les recettes de la période 1905 à 1907 faisaient ressortir une augmentation de 5.207.000 francs.

Sous l'impulsion des réformes réalisées par l'Administration des chemins de fer de l'Etat qui exploite le réseau de l'Est-Algérien depuis le 12 mai 1908, le mouvement ascensionnel des recettes s'accélère régulièrement et l'augmentation, en 1909-1911 sur les recettes de 1905-1907 atteint 7.617.000 francs.

Or, il ne faut pas perdre de vue que ces résultats ont été obtenus malgré les abaissements de tarifs qui, devaient avoir pour conséquence de déterminer une perte de recettes que la compagnie, qui s'était livrée à ce sujet à des calculs très minutieux, évaluait à 1.074.000 francs en 1903.

La création de trains de nuit quotidiens, remplaçant les trains tri-hebdomadaires; les facilités nouvelles données à la circulation des personnes ont contribué à l'augmentation du nombre des voyageurs kilométriques qui sont passés de 81.702.000 en 1907 à 118.829.358 en 1911.

La taxe moyenne d'un voyageur par kilomètre qui était en 1881 de 5 cent. 95; de 4,97 en 1906 n'est plus en 1911 que de 4 cent. 79.

Pour les marchandises, la taxe moyenne par kilomètre qui était encore de 10,92 en 1896, de 9,07 en 1906, tombe à 7,34 en 1911. Le dégrèvement moyen dont a bénéficié le public s'élève à 1 cent. 73 par tonne transportée à 1 kilomètre. Le tonnage kilométrique ayant été sur le réseau de l'Est-Algérien, en 1911 de 114.081.571 tonnes la réforme des tarifs a ainsi fait bénéficier le public de 1.970.000 francs sur le prix de ses transports.

Les charges de la garantie d'intérêts, déduction faite des produits nets, se sont élevées pendant les trois années qui ont précédé le rachat de 6.642.574 francs par an, en moyenne. Ces

charges, en y comprenant l'intérêt (au taux fictif de 4 %) (1) des sommes dépensées par l'Etat pour travaux complémentaires n'ont été, pour les trois années qui ont suivi le rachat, que de 6.338.202 francs.

Réseau de l'Ouest-Algérien. — La comparaison des recettes du réseau de l'Ouest-Algérien entre différentes périodes présente quelques difficultés car ce n'est qu'en 1892 que fut livrée à l'exploitation la ligne de Blida à Berrouaghia, ce n'est qu'en 1907 qu'une première section et qu'en 1910 (le 21 avril) que la ligne entière de Tlemcen à la frontière du Maroc fut ouverte. Nous nous bornerons donc à faire remarquer que malgré ces adjonctions de lignes peu productives, du moins au début, les recettes nettes ont augmenté sur ce réseau de plus de 2.300.000 francs, de 1894 à 1911, bien que la compagnie n'ait pas hésité à accomplir les réformes de tarifs qui lui ont été demandées par l'Administration et qui ont fait progressivement descendre le tarif moyen du voyageur par kilomètre de 6 cent. 10 en 1881 à 4 cent. 86 en 1911, le tarif moyen des marchandises de 11 cent. 99 en 1881 à 10 cent. 13 en 1911.

Compagnie Bône-Guelma. — A partir du moment où le réseau algérien de la Compagnie Bône-Guelma fut définitivement constitué (1889) jusqu'en 1894 les recettes de cette compagnie restent sans variations bien sensibles. Elles présentent même parfois d'inquiétantes regressions; ainsi, en 1890 et en 1891 ces recettes dépassaient 3.000.000; en 1893. elles n'atteignent plus 2.400.000 francs; en 1895, l'influence des nouveaux tarifs qui ont permis de mettre en exploitation les gisements des phosphates de la région de Tébessa commence à se faire sentir, les recettes s'élèvent à 3.566.894 francs et la progression se maintient ainsi jusqu'à 1903. A partir de cette époque, le déve-

(1) Ce taux de 4 % a été critiqué : Il a été trouvé insuffisant. Le décret du 17 septembre 1912 a stipulé que l'on porterait en compte la charge effective (intérêt et amortissement) des capitaux employés en travaux complémentaires.

loppement du trafic paraît arrêté. Nous n'enregistrerons plus d'une année à l'autre que des fluctuations qui n'excèdent guère 500.000 francs.

Les recettes qui en 1903 étaient de 5.452.000 francs s'accroissent de 389.000 francs en 1911, pendant cette même période les recettes des autres réseaux de l'Algérie avaient suivi une progression extrêmement sensible. Ces résultats ne sont pas pour nous surprendre; nous avons vu en effet que la Compagnie Bône-Guelma a déclaré à différentes reprises qu'il ne lui était pas possible d'assurer, dans les conditions actuelles, l'exploitation de son réseau algérien. On ne peut donc pas espérer qu'elle fasse des efforts pour développer un trafic qui, d'après ses affirmations, la met en perte, tant que ses conventions n'auront pas été révisées.

Le tarif moyen du transport des voyageurs sur le réseau algérien de la Compagnie Bône-Guelma est descendu de 5 cent. 69 en 1881, à 4 cent. 80 en 1911.

La taxe moyenne d'une tonne de marchandises par kilomètre qui était de 12 cent. 48 en 1881 n'était plus que de 4 cent. 91 en 1896 et de 4 cent. 49 en 1911. Ce tarif moyen ainsi que la Compagnie Bône-Guelma l'a fait souvent remarquer, est le plus bas de l'Algérie. Mais il n'en faut pas conclure que le transport des marchandises ordinaires bénéficie sur ce réseau de tarifs plus réduits dans l'ensemble, que les tarifs pratiqués à l'Ouest d'Alger. Il suffit, pour s'en convaincre, de rappeler que d'après la compagnie la réforme de ses tarifs et l'adoption des tarifs unifiés lui auraient imposé une perte de recette de 262.000 francs (1).

C'est au tarif de transport des phosphates de la région de Tébessa qu'est dû l'abaissement du tarif moyen. Ces transports forment en effet près de la moitié du tonnage total des marchandises transportées en petite vitesse sur le réseau algérien

(1) Mémoire de la compagnie du 23 avril 1912.

D'après les calculs faits au moment où l'on recherchait la répercussion qui pourrait résulter de l'unification des tarifs cette perte de recette était évaluée à 340.000 francs.

de la Compagnie Bône-Guelma (264.300 tonnes en 1910 sur un total de 544.212 tonnes). Le tarif appliqué à ces transports descend à 3 cent. 1 la tonne kilométrique.

Réseau oranais de l'Etat. — Le réseau de l'ancienne Compagnie Franco-Algérienne est formé de lignes livrées à l'exploitation de 1879 à 1906 en sorte que les comparaisons entre les résultats de l'exploitation à différentes périodes ne sont pas sans présenter d'assez grandes difficultés. Nous ne pouvons dès lors à ce sujet que renvoyer au tableau où nous donnons les recettes, dépenses et insuffisances de produit net de ce réseau.

Il ressort de ce tableau que dans la période quinquennale de 1896 à 1900 la charge moyenne pour chaque kilomètre exploité par la compagnie était de 3.583 francs. Or, dans la période correspondante de 1906 à 1910, la charge moyenne, après déduction du produit net est descendue à un millier de francs par kilomètre.

C'est que les réformes faites sur ce réseau par l'Administration des chemins de fer de l'Etat (abaissement considérable des tarifs de voyageurs et de marchandises, amélioration de la marche des trains) ont déterminé un accroissement de trafic qu'il n'est pas possible d'attribuer uniquement à l'ouverture des 257 kilomètres de chemins de fer stratégiques qui desservent les régions désolées qui s'étendent entre Aïn-Sefra et Colomb-Béchar.

On jugera de l'importance de ces abaissements de tarifs par ce fait que le tarif moyen des voyageurs qui était de 6 cent. 56 en 1881 est descendu en 1911 à 4 cent. 65 et que le tarif moyen de la tonne de marchandise est tombé de 10 cent. 51 en 1891, à 7 cent. 95 en 1911. Appliquées aux transports de voyageurs et de marchandises faits en 1911, ces réductions de taxes représentent un dégrèvement de 485.000 francs pour les voyageurs et de plus de 1.400.000 francs pour les marchandises.

Les Coefficients d'Exploitation. — On remarquera que nous nous sommes abstenus de recourir, pour les comparaisons

qui précèdent, aux indications que l'on peut tirer du coefficient d'exploitation des différentes administrations de chemins de fer. On sait qu'on dénomme coefficient d'exploitation le rapport entre les dépenses et les recettes brutes. Or, ainsi que le fait observer M. Picard dans son savant *Traité des Chemins de fer* (1) « Ce rapport dépend d'une foule d'éléments dont les plus importants sont le mouvement de la circulation, la nature du trafic, le taux des tarifs, les conditions techniques d'établissement des lignes, la structure du réseau : Sur une ligne très fréquentée la dépense par unité de trafic est relativement moindre; les voyageurs coûtent plus et rapportent moins, toute proportion gardée que les marchandises; les matières susceptibles d'être transportées par trains ou par vagons complets donnent lieu à des frais moindres que les marchandises envoyées par petites quantités; les tarifs modiques, en abaissant les recettes brutes relèvent le coefficient d'exploitation sans que pour cela le service soit moins satisfaisant; la traction sur les chemins de fer accidentés occasionne, toutes choses égales d'ailleurs, des frais supplémentaires; un réseau bien compact, bien coordonné est plus facile à exploiter qu'un réseau dont les tronçons sont disséminés... Pour se former une opinion impartiale, il serait nécessaire de faire porter la comparaison sur des lignes d'un tracé similaire, ayant la même circulation, comportant le même trafic et rechercher les dépenses correspondantes. A peine avons-nous besoin de dire que c'est là un problème *insoluble.* »

Après un pareil jugement porté par la plus haute autorité qui existe en France en matière de chemins de fer, on s'étonne qu'on puisse encore attacher une importance quelconque aux indications des coefficients d'exploitation. Ces indications ne servent qu'à donner une apparence de précision et de certitude mathématiques à une matière essentiellement contingente et variable et qui échappe par suite à toute comparaison utile puisqu'il est impossible de comparer l'exploitation de lignes

(1) Traité des chemins de fer, t. 1., p. 591.

rachetées après être tombées en faillite à celle de lignes qui laissent un bénéfice considérable toutes charges payées. Ajoutons que lorsqu'on dit que la Compagnie de la Méditerranée, par exemple exploite dans la Métropole à 55.18 % (chiffres de 1911), on énonce un fait qui ne correspond à aucune réalité puisque le coefficient d'exploitation varie nécessairement ainsi d'ailleurs que l'explique si clairement M. Picard, d'une ligne et même d'une section de ligne à une autre et qu'il passe de 45 % sur la section de Paris à Lyon avec une recette brute annuelle de 258.420 francs par kilomètre, à 222 % sur la ligne d'Alais à Port L'Ardoise dont la recette n'est que de 2.316 francs par kilomètre (compte rendu de la Compagnie, année 1911, p. 125-131).

TABLEAUX

DES RECETTES ET DÉPENSES DES CHEMINS DE FER ALGÉRIENS DEPUIS L'ORIGINE

OBSERVATIONS. — Les tableaux qui suivent donnent, année par année, depuis l'origine, la consistance (colonne 2) de chaque réseau, les recettes (colonne 3) et les dépenses (colonne 4). Ces dépenses sont en ce qui concerne la Compagnie de la Méditerranée et, en ce qui concerne les réseaux de l'Est-Algérien et de la Franco-Algérienne postérieurement au rachat, les dépenses réelles, effectives. Pour les compagnies à barèmes forfaitaires les dépenses portées en compte sont les dépenses conventionnelles.

Le produit net venant en déduction des sommes à payer par l'Etat à titre de garantie d'intérêts ou d'insuffisances d'exploitation peut être facilement obtenu en déduisant les dépenses des recettes. Ce produit net étant généralement insuffisant pour payer la garantie d'intérêts, les sommes nécessaires pour combler cette insuffisance (colonne 3) sont inscrites annuellement au budget spécial de l'Algérie depuis 1900 : Nous donnons le

montant annuel de la garantie dans un tableau et dans un autre tableau, le chiffre total de la dette contractée de ce chef par chaque compagnie.

Pour les réseaux rachetés, un tableau spécial indique, année par année, les charges que ces réseaux imposent au budget de l'Algérie. Il a paru intéressant de faire ressortir la charge par kilomètre exploité avant le rachat et depuis le rachat.

Les chiffres de ces tableaux sont extraits de la statistique des chemins de fer français publiée par le Ministère des Travaux publics et de la statistique publiée par le Gouvernement général de l'Algérie. Pour les exercices non vérifiés ces chiffres sont marqués d'un astérisque et sont ceux des comptes présentés par les Compagnies.

Ces diverses sources de renseignements ne sont pas toujours d'accord. Cela tient, notamment, à ce que les chiffres portés dans les comptes d'administration des différents réseaux sont parfois modifiés à la suite des règlements de comptes effectués postérieurement à la clôture de l'exercice.

L'état des recettes et des dépenses (réelles ou forfaitaires, suivant les conventions) est soumis à la Commission de vérifications des Comptes, qui propose souvent soit des additions aux recettes, soit des retranchements aux dépenses.

Enfin, l'arrêté de règlement pris par le Ministre des Travaux publics peut être déféré au Conseil d'Etat et la décision que prend cette assemblée — plusieurs années après l'établissement du compte — peut encore modifier les éléments de ce compte : Ainsi, suivant l'époque où la statistique a été publiée, les chiffres qui y sont portés sont provisoires ou définitifs.

Dans le tableau concernant la Compagnie de la Méditerranée, les chiffres précédés du signe (-) indiquent le montant des remboursements effectués par la compagnie sur sa dette (avances reçues à titre de garantie d'intérêt).

COMPAGNIE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	RECETTES	DÉPENSES	INSUFFISANCE de Produit net
1872........	513	5.386.213	5.549.855	4.000.000
1873........	513	5.709.133	4.989.444	3.231.238
1874........	513	6.441.543	4.967.763	2.456.105
1875........	513	6.180.943	4.551.167	2.527.483
1876........	513	6.704.475	4.462.170	1.896.921
1877........	513	5.718.188	4.651.181	3.080.595
1878........	513	5.767.956	4.609.988	3.010.115
1879........	513	6.513.186	4.397.002	1.987.851
1880........	513	7.373.929	4.473.457	1.269.294
1881........	513	7.434.404	4.657.828	1.356.411
1882........	513	8.531.384	5.122.925	800.447
1883........	513	7.745.315	4.722.969	1.132.634
1884........	513	8.494.819	5.169.010	530.367
1885........	513	9.989.225	5.518.602	—469.747
1886........	513	10.318.050	5.781.689	—369.131
1887........	513	9.072.815	5.322.562	225.475
1888........	513	9.029.293	5.576.466	521.556
1889........	513	8.743.080	5.570.793	709.504
1890........	513	10.036.638	6.038.520	— 92.574
1891........	513	9.823.765	6.455.799	591.578
1892........	513	8.889.153	5.820.498	631.704
1893........	513	8.124.041	5.509.400	1.331.560
1894........	513	8.800.469	5.454.505	607.859
1895........	513	8.555.180	5.922.165	245.047
1896........	513	8.245.752	5.262.265	1.066.893
1897........	513	8.318.306	5.524.974	1.170.363
1898........	513	9.276.378	5.500.177	449.715
1899........	513	9.771.070	5.420.412	—113.292
1900........	513	9.333.162	6.251.972	918.810
1901........	513	9.666.268	6.524.799	858.531
1902........	513	10.303.315	6.393.113	89.798
1903........	513	10.152.393	6.521.706	—369.612
1904........	513	10.609.426	6.775.144	165.718*
1905........	513	10.506.634	6.244.808	—261.825*
1906........	513	12.457.364	7.050.959	—1.406.405*
1907........	513	14.008.052	8.535.993	—1.492.059*
1908........	513	13.844.388	9.102.762	—781.625*
1909........	513	14.295.502	9.001.816	—1.293.686*
1910........	513	15.167.414	9.843.491	—1.323.923*
1911........	513	17.164.445	9.915.846	—3.248.599*

Observations. — Outre la garantie d'intérêts de 4.000.000, la Compagnie P.-L.-M. reçoit une annuité de 3.661.036 à titre de subvention pour ses lignes algériennes. Cette subvention est inscrite au budget de la Métropole.

Le budget de l'Algérie bénéficie des remboursements d'avances de garantie faites antérieurement lorsque le produit net des lignes algériennes de la Compagnie de la Méditerranée excède 4.000.000. Ce qui a lieu depuis 1905.

COMPAGNIE DE L'OUEST-ALGÉRIEN

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	RECETTES	DÉPENSES	INSUFFISANCE de Produit net
1877	35	369.318	264.533	
1878	52	724.536	553.083	
1879	52	841.081	443.538	
1880	52	932.409	444.875	
1881	52	919.471	474.089	
1882	52	1.106.101	514.943	
1883	69	1.248.159	600.173	136.999
1884	124	1.696.118	920.519	448.632
1885	205	2.144.887	1.359.907	1.066.247
1886	(4) 232	2.107.074	1.588.911	1.440.282
1887	241	2.216.927	1.630.751	1.530.407
1888	259	2.598.661	1.768.708	1.607.566
1889	272	2.318.522	1.783.519	2.159.895
1890	290	2.472.049	1.864.540	2.317.751
1891	311	2.776.871	2.177.373	2.530.408
1892	353	3.119.343	2.569.651	3.087.255
1893	379	2.953.689	2.574.329	3.724.728
1894	379	3.132.294	2.613.574	3.657.106 (3)
1895	379	3.364.338	2.619.774	3.841.675
1896	379	3.312.699	2.584.600	3.306 217
1897	379	3.027.611	2.514.719	3.536.967
1898	379	3.352.836	2.561.193	3.193.314
1899	379	3.548.242	2.583.756	3.021.825
1900	379	3.443.096	2.571.274	3.130.650
1901	379	3.726.869	2.774.013	2.964.406
1902	379	4.043.989	2.780.940	2.923.695
1903	379	4.053.190	2.794.245	2.894.778
1904	379	4.379.713	2.899.078	2.604.233*
1905	379	4.452.638	2.889.594	2.496.549*
1906	379	4.710.984	2.979.057	2.329.527*
1907	385	5.041.345	3.248.279	2.269.885*
1908	408	5.549.519	3.573.177	2.071.227*
1909	408	5.142.590 (1)	3.348.680 (1)	2.231.564 (1)*
1910	408	6.087.844 (1)	3.558.976 (1)	1.847.558 (1)*
1911	(4) 449	7.226.407 (2)	4.371.137 (2)	2.050.354 (2)*

(1) Non compris la part de garantie afférente à la ligne de Tlemcen à la frontière marocaine. (424.748 fr. en 1909 et 557.685 fr. en 1910).

(2) Y compris la part de garantie afférente à la ligne de Tlemcen à la frontière marocaine. (855.549 fr.)

(3) Non compris une somme de 585.000 francs payée à la Compagnie à titre de liquidation provisoire au 31 décembre 1894 du compte spécial institué pour la ligne de Ste-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès et supprimé le 1er janvier 1905.

(4) Y compris 7 kilom. de parcours emprunté à la Compagnie P.-L.-M. de la Sénia à Oran.

RÉSEAU ORANAIS DE L'ÉTAT

(Ancien réseau de la Compagnie Franco-Algérienne)

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	RECETTES	DÉPENSES	INSUFFISANCE de Produit net
1879	»	»	»	
1880	171	1.498.627	1.147.240	
1881	197	2.165.311	1.551.082	
1882	215	2.553.267	1.873.842	
1883	225	3.030.809	1.820.457	
1884	238	2.111.579	1.495.402	
1885	238	1.951.049	1.275.410	94.820
1886	353	1.840.362	2.047.606	463.428
1887	399	2.511.018	2.327.663	686.301
1888	513	2.198.738	2.664.332	1.546.190
1889	644	2.350.713	2.941.039	2.252.290
1890	663	2.452.728	3.086.849	2.458.707
1891	663	2.514.894	3.601.558	2.255.117
1892	668	2.537.671	3.643.491	2.566.075
1893	668	2.252.929	3.293.767	2.693.053
1894	668	2.532.684	3.125.288	2.540.925
1895	668	2.575.279	3.054.628	2.469.223
1896	668	2.573.103	2.933.600	2.394.204
1897	668	2.475.562	2.993.031	2.456.137
1898	668	3.082.324	3.131.572	2.410.000
1899	668	3.053.210	3.088.711	2.360.000
1900	668	3.900.410	3.261.469	2.350.000
1901	707	4.089.038	2.963.365	
1902	786	4.207.044	3.065.652	1.041.573
1903	797	4.421.906	3.265.182	1.022.179
1904	814	4.878.455	4.080.874	1.396.383
1905	869	5.262.080	3.763.340	732.526
1906	910	5.223.504	4.120.725	1.164.700
1907	925	5.685.766	4.548.581	1.165.138
1908	968	7.593.715	5.127.739	—120.829
1909	968	6.651.053	5.267.308	1.022.048
1910	968	6.525.515	5.326.610	1.272.830
1911	968	6.977.902	5.798.529	1.343.607

A partir du 26 décembre 1900, ce réseau a été racheté.

Le solde de la garantie des années 1898, 1899 et 1900 (2.000.000) a été payé en 1903.

Pour déterminer la charge qu'impose annuellement au budget de l'Algérie le réseau racheté, on a ajouté à l'annuité payée à l'ancienne Compagnie Franco-Algérienne l'intérêt au taux fictif de 4 % des sommes affectées depuis le rachat aux travaux complémentaires et à l'acquisition du matériel roulant devenu nécessaire par l'accroissement du trafic. La somme ainsi ajoutée s'élevait, au 31 décembre 1911, à 350.261 francs.

RÉSEAU EST-ALGÉRIEN DE L'ÉTAT

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	RECETTES (2)	DÉPENSES (2)	INSUFFISANCE de Produit net
1879........	107	415.985	749.986	1.068.922
1880........	188	796.059	1.283.793	1.887.702
1881........	188	1.354.226	958.687	1.462.840
1882........	235	1.987.725	1.645.797	1.681.924
1883........	371	2.283.956	2.632.478	3.685.676
1884........	371	2.616.853	2.652.692	3.360.060
1885........	384	4.003.590	3.002.668	2.528.850
1886........	493	3.986.673	3.692.893	4.638.326
1887........	493	4.049.614	4.505.802	7.633.356
1888........	493	4.225.040	4.801.711	8.463.879
1889........	493	5.248.730	5.614.516	10.091.361
1890........	(1)898	6.704.503	5.857.414	9.148.578
1891........	898	6.829.694	6.183.023	9.350.216
1892........	898	7.015.084	5.960.414	8.920.591
1893........	898	6.009.015	5.867.304	9.873.799
1894........	898	6.116.573	5.983.271	9.899.537
1895........	898	6.274.987	6.091.409	9.848.335
1896........	898	5.607.337	6.053.653	10.476.841
1897........	898	5.814.649	5.961.838	10.193.746
1898........	898	6.160.700	6.030.181	9.925.839
1899........	898	7.626.240	6.111.827	8.563.944
1900........	898	7.345.732	6.129.291	8.850.039
1901........	898	7.792.247	6.121.637	8.399.449
1902........	898	8.138.010	6,189.391	8.123.526(2)*
1903........	898	8.611.492	6.457.504	7.955.960
1904........	898	9.196.663	6.624.430	7.563.227*
1905........	898	9.437.722	6.610.498	7.309.842*
1906........	898	10.892.289	7.018.553	6.279.850*
1907........	898	10.823.371	6.998.671	6.338.032*
1908........	898	10.517.965	8.146.576	7.407.964*
1909........	898	11.320.477	8.664.710	7.220.331(3)*
1910........	898	12.602.513	8.916.810	6.316.407*
1911........	898	14.847.747	10.031.544	5.477.880*

(1) Y compris le parcours emprunté de Maison-Carrée à Alger (11 kil.) à la Compagnie P.-L.-M.

(2) Chiffres des comptes-rendus de la Compagnie.

(3) Pour déterminer la charge qu'impose annuellement au budget de l'Algérie le réseau racheté, on a ajouté à l'annuité payée à l'ancienne Compagnie de l'Est-Algérien (9.799.353, chiffre provisoire) l'intérêt au taux fictif de 4 °/₀ des sommes affectées depuis le rachat aux travaux complémentaires et à l'acquisition du matériel roulant devenu nécessaire par l'accroissement du trafic.

COMPAGNIE BONE-GUELMA (Réseau algérien)

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	RECETTES	DÉPENSES	INSUFFISANCE de Produit net
1877........	78	350.746	826.487	685.080
1878........	88	535.174	»	804.647
1879........	168	924.293	»	1.805.043
1880........	203	1.204.382	1.435.881	2.411.500
1881........	229	1.792.171	1.663.767	2.684.140
1882........	255	1.785.013	Confondues avec	3.485.860
1883........	255	1.850.695	la Tunisie	3.414.712
1884........	269	1.717.795	1.920.957	4.124.077
1885........	308	2.271.636	2.290.242	4.848.829
1886........	308	2.137.209	2.495.834	5.068.173
1887........	308	2.215.970	2.320.373	4.957.373
1888........	385	1.867.330	2.478.883	6.139.343
1889........	436	2.312.575	2.882.608	6.246.064
1890........	436	3.026.724	2.915.402	5.636.911
1891........	436	3.194.325	2.960.054	5.511.450
1892........	436	2.834.922	2.886.633	5.809.677
1893........	436	2.326.577	2.811.124	6.253.673
1894........	436	2.935.698	2.718.102	5.744.972
1895........	436	3.566.894	3.214.743	5.360.654
1896........	436	3.535.604	3.242.264	5.459.412
1897........	436	3.812.519	3.441.503	5.297.616
1898........	436	4.127.089	3.631.172	5.072.223
1899........	436	4.585.263	3.786.513	4.783.048
1900........	436	4.398.560	3.922.771	4.888.510
1901........	436	4.419.195	3.933.372	4.883.965
1902........	436	4.938.353	4.024.533	4.555.211
1903........	436	5.451.844	4.004.462	4.155.875
1904........	436	5.692.917	4.125.438	3.989.624
1905........	436	5.535.487	4.162.171	4.111.087
1906........	436	5.806.746	4.316.105	3.932.255
1907........	436	5.594.014	4.954.458	4.086.307*
1908........	436	5.705.034	4.772.021	3.834.758*
1909........	436	5.404.686	3.740.736	4.270.745*
1910........	436	5.525.785	3.740.370	4.210.678*
1911........	436	5.840.732	3.913.474	3.847.840*

Garanties d'intérêts payées depuis l'origine

ANNÉES	SOMMES PAYÉES	ANNÉES	SOMMES PAYÉES	ANNÉES	SOMMES PAYÉES
1872	4.000.000	1886	11.241.078	1900	19.138.009
1873	3.231.238	1887	15.032.912	1901	17.106.351
1874	2.456,105	1888	18.278.534	1902	15.688.548
1875	2.527.483	1889	21.649.115	1903	17.376.225 (1)
1876	1.896.921	1890	19.469.373	1904	14.322.320
1877	3.765.675	1891	20.538.769	1905	13.654.266
1878	3.814.762	1892	21.015.302	1906	11.132.556
1879	4.861.816	1893	23.876.813	1907	12.216.051
1880	5.568.496	1894	22.450.399	1908	5.124.360
1881	5.503,391	1895	21.764.934	1909	5.208.623*
1882	5.968.231	1896	22.703.567	1910	4.734.313*
1883	8.370.018	1897	22.654.829	1911	2.649.595*
1884	8.463,136	1898	22.551.091	»	»
1885	8.068.999	1899	18.115.525	»	»

(1) Y compris 2.000.000 pour solde de la garantie de la Cie Franco-Algérienne pour les années 1898, 1899 et 1900.

Les sommes portées dans l'état qui précède ne comprennent plus, à partir de 1901 les garanties d'intérêts payées pour le réseau racheté de la Compagnie Franco-Algérienne et à partir de 1908 la garantie d'intérêts due à la Compagnie de l'Est-Algérien. Pour avoir une idée exacte des charges qu'imposent au budget de l'Algérie les lignes en exploitation au 31 décembre 1911 il est nécessaire de combiner les indications du tableau qui précède avec celles du tableau qui suit.

RÉSEAUX RACHETÉS

Charges supportées par le budget de l'Algérie

ANNÉES	LONG. MOYENNE exploitée	CHARGES TOTALES (Garanties d'int., annuités de rachat, etc.)	PRODUIT NET des lignes rachetées	CHARGES EFFECTIVES DU BUDGET — TOTALES	CHARGES EFFECTIVES DU BUDGET — PAR KILOMÈTRE	
			1° Réseau Oranais de l'Etat			
1896	668	»	»	2 394.204	3.584	Exploitation par la Compag. F.-A.
1897	»	»	»	2.456.137	3.677	
1898	»	»	»	2 410.000 (2)	3.608	
1899	»	»	»	2.360.000 (2)	3.533	
1900	»	»	»	2.350.000 (3)	3.517	
1901	707	»	1.125.700	»	»	Exploitation par l'Etat
1902	786	2.182.965	1.141.392	1.041.573	1.325	
1903	797	2.178.902	1.156.724	1.022.179	1.282	
1904	814	2.193.964	797.582	1.396.383	1.715	
1905	869	2.235.346	1.502.819	732.526	842	
1906	910	2.267.479	1.102.779	1 164.700	1 280	
1907	925	2.302.323	1.137.185	1.165.138	1.259	
1908	968	2.345.146	2.465.976	—120.829	—124	
1909	»	2.405.793	1.383.745	1.022.048	1.055	
1910	»	2.471.735	1.198.805	1.272.830	1.314	
1911	»	2.522.980	1.179.372	1.343.607	1 388	
			2° Réseau Est-Algérien de l'Etat			
1903	898	»	»	7.955.960* (4)	8.860	Exploitation par la Cie de l'E.-A.
1904	»	»	»	7 563.227*	8 422	
1905	»	»	»	7.309.842*	8.140	
1906	»	»	»	6.279.850*	6.992	
1907	»	»	»	6.338.032*	7.057	
1908	»	9 779.353	2.371.389 (5)	7.407.967 (5)	»	Exploitation par l'Etat
1909	»	9.876.629	2.656.298	7.220.331	8.040	
1910	»	10.002.110	3.685.703	6.316.407	7 034	
1911	»	10.294.082	4.816.202	5.477.880	6.100	

(1) Aux annuités de rachat on a ajouté l'intérêt au taux fictif de 4 0/0, des dépenses faites depuis le rachat. L'année où les dépenses sont faites on ne porte en compte que six mois d'intérêts.

L'annuité de rachat du réseau Oranais varie de 2.158 609 fr. à 2.160.609 fr. L'annuité due à l'Est-Algérien n'étant pas encore définitivement fixée on a pris le chiffre de 9.779.353 arrêté par le Conseil de préfecture de Constantine.

(2) Y compris 500.000 fr. pour solde de garantie } payés en 1903.
(3) — 1.500.000 fr. — — } payés en 1903.

(4) Chiffres des demandes de la Compagnie de l'Est-Algérien.

(5) Chiffres du Compte d'Administration du réseau de l'Etat.

CHAPITRE VIII

L'Exploitation directe en Algérie. Sa raison d'être

Lorsque le Gouverneur de l'Algérie, M. Jonnart, entreprit la réforme du régime des chemins de fer algériens, ces chemins de fer imposaient encore au budget une charge annuelle qui, dans la période de 1892 à 1900, avait excédé 21.000.000 de francs (1). Si du moins les services rendus par un réseau ferré si chèrement subventionné avaient été en rapport avec les sacrifices imposés aux contribuables, on aurait sans doute pu attendre sans impatience de l'augmentation du trafic, l'atténuation de cette charge écrasante.

Mais les incessantes réclamations que soulevaient l'élévation des tarifs, l'insuffisance et la lenteur des trains, exigeaient que le difficile problème de l'exploitation de nos voies ferrées fût résolu. Certains de ces chemins de fer tels qu'ils étaient exploités, apparaissaient en effet beaucoup plus comme des entraves au développement économique du pays que comme les instruments de ce développement.

Remarquons ici qu'il ne s'agissait nullement de répudier le lourd héritage de fautes et d'erreurs que les conventions existantes font peser sur les budgets de la Métropole et de l'Algérie.

Désormais, quel que soit le régime que l'on adopte, que l'Algérie exploite directement elle-même les réseaux après les avoir rachetés ou qu'elle les laisse exploiter par les compagnies exis-

---

(1) Non compris l'annuité de subvention de 3.661.036 francs servie à la Compagnie P.-L.-M.

tantes, elle aura à payer, jusqu'à l'expiration des concessions, les garanties d'intérêt stipulées dans les contrats passés avec les compagnies qui ont construit ces lignes.

Ce n'est donc que de l'accroissement de la richesse publique, de la mise en valeur des régions encore non colonisées que l'on peut attendre une atténuation des charges de nos chemins de fer. Il faudra encore, dans certains cas, faire des avances, effectuer des transports dans des conditions qui ne laisseront aux compagnies qu'un bénéfice insuffisant (1), il faudra surtout avoir, la *maîtrise des tarifs* précisément afin d'être en mesure de faire les abaissements de taxes qui hâteront la mise en valeur d'un pays neuf. On conçoit aisément que ce programme se soit heurté à des difficultés qui n'ont pu être résolues que par le rachat de certaines concessions et l'exploitation directe des réseaux rachetés. D'ailleurs — et nous insisterons tout particulièrement sur ce point — bien des objections et non des moindres, qui peuvent être élevées contre l'exploitation par

(1) Le cas de la Compagnie Bône-Guelma est sur ce point particulièrement probant et on ne saurait demander une démonstration plus éclatante que celle que les faits se sont chargés de donner. « Le 21 février 1893, le Bône-Guelma proposait à l'homologation le tarif réduit, encore en vigueur, qui a permis à l'industrie phosphatière de *naître* et de *se développer* dans la région de Tébessa. Cette industrie fait vivre 943 ouvriers dans une région autrefois déserte, elle procure au budget de l'Algérie pour les 300.000 tonnes annuelles transportées annuellement, 700.000 francs de redevance d'extraction, 150.000 francs de droits de sortie, sans parler du produit des taxes du port », (mémoire de la Compagnie, 25 avril 1912). La recette brute donnée par les tarifs de phosphates est de 3 cent. 1, environ, par tonne kilométrique. Or, les conventions ne laissent guère à la compagnie que 1 cent. 68 pour la couvrir de ses dépenses ; d'après la compagnie, cette somme est inférieure d'au moins un centime à la dépense réelle. En sorte que la compagnie est en perte *là où l'exploitation directe laisserait encore un bénéfice.*

Voilà donc toute une région dans laquelle le Compagnie Bône-Guelma se vante, avec raison, d'avoir apporté la vie, des ressources considérables procurées au budget de l'Algérie, le mouvement du port de Bône considérablement accru par un abaissement de tarif que la Compagnie Bône-Guelma était libre de refuser et qu'elle n'aurait certainement pas consenti, si elle avait prévu les conséquences heureuses pour le pays, malheureuses pour elle qu'il aurait.

l'Etat disparaissent ou n'ont pas de raison d'être quand il s'agit de l'exploitation par la Colonie.

Que reproche-t-on, en somme, à l'exploitation par l'Etat en général ?

Ce n'est pas du tout que l'Etat soit impropre à gérer un service public comme celui des chemins de fer.

Les esprits impartiaux et éclairés n'hésitent pas un instant à déclarer qu'il est tout aussi apte qu'une compagnie particulière.

Voici d'ailleurs ce qu'écrit M. Colson, conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, dont on ne saurait récuser la compétence, en résumant les arguments pour ou contre, dans un ouvrage aujourd'hui classique : « *Transports et Tarifs* ».

« Expérimentalement, il serait assez difficile de dire quel est le régime (exploitation par l'Etat, exploitation par les compagnies), qui a le mieux réussi. »

Les reproches que l'on adresse à l'exploitation de l'Etat, ne sont pas d'ordre technique, ils sont d'ordre politique. Ecoutons plutôt encore ce que nous déclare M. Colson : « On est obligé de se retourner du côté des considérations politiques pour trouver une raison de décider...

« Le rachat des chemins de fer, dit-on, augmenterait de 300.000 le nombre des employés de l'Etat. Multiplier dans une pareille mesure les contacts du pouvoir avec les citoyens dans un gouvernement parlementaire, c'est ouvrir une bien large porte aux sollicitations électorales avec tous leurs inconvénients moraux et financiers ».

Cette objection qui, au premier abord, paraît très grosse, perd toute sa valeur lorsqu'on réfléchit que les employés des réseaux métropolitains n'ont pas attendu d'être passés au service de l'Etat pour exercer sur le Gouvernement et les Chambres une pression qui a eu les conséquences financières que l'on connaît (2).

(1) Colson, *Transports et Tarifs*, 2e éd. p. 665.

(2) Loi Rabier-Bertaux, rétroactivité des retraites, etc.

Ce gros inconvénient se rencontre-t-il en cas d'exploitation par la Colonie? D'abord le nombre des employés ne s'est accru que de quelques centaines.

« Ensuite, ce qui est autrement important à constater, on ne trouverait plus ici comme en France un Parlement omnipotent d'où tous les pouvoirs dérivent, où tous les pouvoirs aboutissent par le jeu des interpellations, supérieur au Président de la République et à l'Administration elle-même, qui se servirait peut-être de l'afflux des nouveaux employés pour constituer à son profit les cadres d'une armée d'électeurs. On rencontrerait deux modestes assemblées, se faisant équilibre parce qu'elles ont des attributions distinctes et des origines différentes, partageant avec le Gouverneur, les Ministres, le chef de l'Etat et les Chambres, la conduite des affaires locales.

« Le favoritisme que l'on redoute tant avec son épais cortège de faméliques créatures qui émargent sans travailler, trouverait donc dans la nouvelle organisation algérienne un terrain singulièrement ingrat.

« Trop d'autorités sont associées à la même œuvre, se surveillent et se jalousent, pour que le chef de l'administration, pour peu qu'il possède de volonté et de tact, ne trouve toujours moyen de conserver sa pleine liberté d'action en neutralisant les influences qu'il jugerait funestes à la bonne marche des services (1). »

Mais, sans élever sur cette question une controverse théorique, où partisans et adversaires des deux thèses opposées retrouveraient les arguments favorables ou contraires à l'exploitation par l'Etat, il importe de poser le problème de l'exploitation des chemins de fer algériens comme une question d'espèce qui doit être traitée en s'inspirant surtout des besoins d'un pays qui naît à la vie économique.

C'est ce que disait en excellents termes, le Gouverneur de l'Algérie, M. Jonnart, lors de la discussion de la loi du 23 juillet 1904 :

---

(1) De Solliers, ancien député, ancien professeur à l'Ecole de Droit d'Alger.

« J'appelle sur le point suivant toute l'attention de la Chambre. Le chemin de fer en Algérie n'est pas seulement un moyen de transport, c'est un instrument de peuplement et de sécurité. Il est le meilleur auxiliaire de la politique nationale; il ne faut pas juger, par la médiocrité des recettes, des services qu'il rend. Il gagne peu parce qu'il traverse d'immenses espaces à peine peuplés ou peuplés d'habitants qui n'ont pas de besoins, parce qu'il transporte, sur de grandes distances, des marchandises lourdes et bon marché, comme les céréales, les minerais, les matériaux de construction. Il n'y a guère d'industrie en Algérie; vous n'y trouverez ni canaux, ni fleuves, ni rivières; par conséquent, le chemin de fer doit aller partout où l'on décide la mise en exploitation de nouveaux territoires.

« Ce n'est pas tout, les dépenses d'exploitation sont, en Algérie, de 30 à 40 % plus élevées qu'en France. Recettes médiocres et dépenses d'exploitation très élevées, telle est la caractéristique des chemins de fer algériens.

« Comment pouvez-vous comparer cette situation à celle des chemins de fer du continent traversant des contrées riches et tempérées, où la population est dense et où les besoins sont chaque jour plus grands? Comment pouvez-vous vous appuyer sur les observations faites autour de vous en France ou en Europe pour établir vos prévisions en ce qui concerne les chemins de fer d'Algérie.

« L'industrie des chemins de fer en Algérie ne sera *jamais une bonne affaire;* il est impossible qu'il en soit autrement... Notre ambition est désormais d'intéresser plus activement l'exploitation à l'accroissement du trafic, mais sachez bien que le développement du trafic n'aura pas pour conséquence un développement parallèle du produit net parce qu'il ne pourra être obtenu que par une mise en état de lignes coûteuses et par des abaissements de tarifs importants » (1).

---

(1) Les difficultés que le Gouverneur a rencontrées pour obtenir la réforme des tarifs des chemins de fer algériens, difficultés qu'il n'a surmontées que grâce à une ténacité qui n'a pas reculé devant la mesure extrême du rachat, montrent qu'il est absolument indispensable que l'Algérie con-

Ce que Napoléon III disait en 1857 (1), M. Jonnart le répétait avec l'autorité que lui donnait la coûteuse expérience des conventions algériennes: « *L'industrie des chemins de fer en Algérie ne sera jamais une bonne affaire* », au sens que l'industrie privée attache à cette expression, c'est-à-dire, une affaire telle que les capitaux qu'on y engagera trouvent dans les produits nets qu'on en retire la rémunération qui leur est légitimement due.

La construction et l'exploitation des chemins de fer en Algérie n'ont été possibles que du jour où l'Etat a consenti à s'imposer les plus lourds sacrifices pour doter la colonie de son réseau de voies ferrées.

Nous avons vu ce qu'ont coûté au budget de l'Etat l'établissement et l'exploitation des lignes algériennes, nous avons vu également que malgré l'énormité de la dépense, c'est tout au plus si deux Compagnies, le P.-L.-M. et l'Ouest-Algérien sur cinq, ont réussi à doter les régions desservies par elles, d'un service satisfaisant, et cela s'explique facilement. Une compagnie ne peut guère se décider que d'après les principes de l'économie domestique, le gain doit former son unique objectif. Quelles que soient ses bonnes dispositions, elle sera beaucoup plus tentée de suivre le développement de la richesse colo-

---

serve, dans une certaine mesure, la maîtrise des tarifs. Dans l'exploitation directe, la chose va de soi — et c'est là un des avantages de ce régime — puisque les abaissements de tarifs se traduisent en somme par une diminution des recettes budgétaires ; qu'il suffit de chiffrer la diminution qu'une réduction de tarifs peut produire et de demander aux assemblées délibérantes d'apprécier si les avantages à retirer des abaissements de tarifs compensent les charges budgétaires qui doivent en résulter.

Lorsque l'exploitation est confiée à une compagnie, la question est plus complexe, car aucune compagnie ne consentira à donner à l'Administration le droit de requérir l'abaissement de ses tarifs. On pourrait toutefois, résoudre cette difficulté en stipulant, par exemple, que l'Algérie aurait le droit de faire modifier un tarif, à condition de tenir compte à la compagnie, de la différence entre la recette réalisée par l'application du tarif abaissé et celle qui eût été réalisée en appliquant l'ancien tarif jusqu'au moment où le tarif abaissé donnerait la même recette que le tarif abrogé.

(1) Voir page 13.

niale, puisqu'elle en bénéficie sans avoir rien à risquer, *que de le provoquer*, puisqu'en le précédant, elle court le risque de n'être pas suivie. La perte qu'éprouve une compagnie en devançant les besoins des populations pour les faire naître si elle profite au public et à la colonie, demeure pour elle sans compensation. Or — et c'est là un point sur lequel on ne saurait trop insister — le rôle du chemin de fer dans un pays de colonisation, où il ne s'agit pas de recueillir un trafic préexistant, mais où il faut faire naître ce trafic, déterminer des courants commerciaux, provoquer la mise en valeur du sol, la création de villages, n'est pas le même que dans les pays de vieille civilisation. C'est ce qu'avait très bien vu M. Burdeau, lorsqu'il disait en 1892 :

« Faites dresser une carte des chemins de fer en Algérie et une carte de la densité de la population européenne; vous constaterez qu'un chemin de fer constitue un véritable fleuve colonisateur, qui charrie des colons et les dépose sur ses berges. »

Mais avant que les colons, déposés sur les berges de ce fleuve colonisateur que dépeint Burdeau, aient remboursé les avances considérables faites pour l'établissement du chemin de fer, il s'écoulera nécessairement une longue période, pendant laquelle l'entretien et l'exploitation des voies ferrées incombera presque entièrement au budget. L'expérience indique nettement que pour certaines lignes, ce remboursement n'aura même jamais lieu. Il s'agit donc bien là d'avances irrécouvrables et de dépenses de souveraineté qui ont leur contre-partie dans un ensemble d'avantages auxquels une compagnie reste naturellement indifférente.

Déjà en 1888, à une époque où le système des conventions algériennes n'avait pas encore produit tous ses fruits, dans la magistrale étude qu'il avait consacré à la garantie d'intérêts, M. Colson faisait remarquer qu'en ce qui concernait les compagnies de l'Est-Algérien, Bône-Guelma et Franco-Algérienne, « l'optimisme le plus déterminé pourrait difficilement faire croire que le régime de la garantie ne soit pas perpétuel et que l'exploitation perde jamais son caractère actuel : une régie

pour le compte de l'Etat, dont les conditions sont telles que le régisseur, *maître* des tarifs, a intérêt à transporter le moins possible. »

L'événement n'a que trop confirmé ces prévisions pessimistes : on en jugera par le tableau que nous donnons ci-après et qui résume, d'une part les dépenses d'établissement des réseaux algériens et, d'autre part, les subventions et avances de garantie reçues, antérieurement au rachat par les Compagnies Franco-Algérienne et Est-Algérien, et, jusqu'au 31 décembre 1911, par les autres compagnies

ÉTAT des Dépenses d'établissement des Réseaux algériens des Chemins de fer et des Avances de garantie reçues par les Compagnies au 31 décembre 1911

COMPAGNIES	DÉPENSES d'établissement	AVANCES de garantie payées	INTÉRÊTS des avances de garantie	DETTE TOTALE de la Compagnie
De la Méditerranée	94.557.049	37.323.184	34.404.266	71.727.450
Est-Algérien.	194.037.888	204.774.754	95.431.295	300.206.049 (2)
Ouest-Algérien	105.791.441	71.753.664	35.303.318	107.056.982
Bône-Guelma..........................	100.147.108	141.347.837	88.278.844	229.626.681
Franco-Algérienne	50.234.859 (1)	30.570.115	9.911.134	40.481.249 (2)
Totaux...............	544.767.345	485.769.554	263.328.857	749.098.411

(1) Y compris 17.500.000 fr. prix du rachat Arzew-Kralfallah.

(2) Dette de la Compagnie au moment du rachat.

Il ressort de ce tableau qu'au moment du rachat, la Compagnie de l'Est-Algérien avait reçu de l'Etat, en capital, des avances de garantie supérieures aux dépenses d'établissement de son réseau. Les lignes garanties de la Compagnie Franco-Algérienne avaient coûté moins de 28 millions : au moment du rachat, cette compagnie avait déjà tiré du Trésor plus de 30 millions et cette exploitation fructueuse et sûre du budget se serait continuée jusqu'à l'expiration des concessions de ces réseaux, si le rachat n'y avait mis un terme, car il eût fallu, pour que les avances de l'Etat cessassent d'être exigibles, que les lignes garanties de la Compagnie Franco-Algérienne produisissent près de 5 millions de francs et le réseau de l'Est-Algérien 21.216.000 fr. Or, au moment du rachat, les recettes n'atteignaient par 1.500.000 fr et 11.000.000 de francs.

Il résulte des déclarations de la Compagnie Bône-Guelma, dont la dette dépasse 229 millions et s'accroît chaque année, de près de 4 millions en capital, sans compter les intérêts, que non seulement l'éventualité de sa libération ne saurait être envisagée, mais que de nouvelles conventions, augmentant les charges de l'Etat sont nécessaires pour lui permettre de continuer son exploitation.

Nous avons vu (1) les difficultés qu'éprouve la Compagnie de la Méditerranée — qui ne recourt plus à la garantie d'intérêt depuis 1905 — pour diminuer sa dette qui s'augmente chaque année automatiquement de l'intérêt du capital avancé par l'Etat; l'époque où cette compagnie — comme d'ailleurs la Compagnie de l'Ouest-Algérien — aura pu faire disparaître sa dette envers l'Etat, est encore bien éloignée, et cependant la Compagnie P.-L.-M. a reçu une subvention à fonds perdus égale à près de la moitié du coût d'établissement de ses lignes. Or, il est aisé de s'apercevoir que, même si on avait procédé de façon identique avec les autres compagnies, ces dernières se fussent trouvées incapables d'assurer, avec les produits de l'exploitation, la rémunération de la part du capital de pre-

(1) Voir page 56.

mier établissement laissée à leur charge : l'expérience a montré que ce n'est pas la moitié, que ce n'est même pas les trois quarts, que c'est souvent la totalité de la dépense de premier établissement que l'Etat aurait dû fournir à titre de subvention, à mesure que l'on s'éloignait du littoral, que l'on construisait des lignes dont l'utilité est incontestable, à quelque point de vue que l'on se place — politique, militaire, économique — mais qui, pendant de longues années, ne pourront pas toujours produire de quoi couvrir leurs frais d'exploitation.

Voici d'ailleurs comment s'exprimait à ce sujet M. Guillain, député, ancien directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics, dans son rapport sur le projet de budget des conventions pour l'exercice 1900 :

« La garantie d'intérêts qui est allouée aux compagnies algériennes mériterait bien mieux le nom de subvention, car c'est elle qui rémunère à peu près intégralement le capital d'établissement. Elle ne présente donc pas, en réalité, le caractère, qui répondrait au nom d'avances de garantie, celui d'un appoint destiné à parer à l'insuffisance temporaire du produit net. C'est, au contraire le produit net qui a le caractère d'une légère atténuation des charges durables assumées par l'Etat pour la construction des lignes algériennes. »

Que deviennent dans ce cas les règles posées par l'éminent ingénieur que nous avons si souvent cité? « Il est dangereux, nous dit-il (1), de réduire par trop le capital fourni par le concessionnaire et auquel s'appliquera la garantie ». Dans ce cas, la solution est simple « si l'étude approfondie des éléments du trafic d'un chemin de fer ne donne pas la quasi certitude que ce chemin de fer, au bout de quelques années, couvrira ses frais d'exploitation et même donnera quelques centaines de francs de recette nette, il n'y a qu'un parti sage et raisonnable, c'est de ne pas l'établir ». Ceci peut être vrai dans un pays de vieille civilisation comme la France, déjà pourvu de cet admi-

(1) Colson, La garantie d'intérêt, p. 693.

rable réseau de routes qui suffit, la plupart du temps, aux besoins économiques des régions privées de chemins de fer. Mais il n'en est évidemment pas de même en Algérie.

Dans ce pays qui doit tirer tous ses produits manufacturés de l'extérieur, où, pour se rendre au chef-lieu du département il faut parcourir parfois plusieurs centaines de kilomètres, où la Cour d'appel est souvent à plus de cent lieues du justiciable, la vraie route nationale est le chemin de fer: Pourquoi dès lors ne pas appliquer aux chemins de fer les principes que l'on a appliqués à la construction des routes et des ports? Personne ne s'est jamais avisé de considérer comme une opération désastreuse les dépenses (quatre milliards) faites pour doter la France de ses grandes routes, et cependant, non seulement les voies de terre ne rapportent rien au budget, bien mieux, elles lui imposent chaque année des dépenses d'entretien assez élevées.

Dans son rapport sur le budget de l'Algérie pour 1892, M. Jonnart montrait qu'en Algérie « l'intérêt politique et stratégique dominait toute la question des voies ferrées. On ne pouvait de longtemps espérer que l'on retirerait du trafic les sommes nécessaires pour rémunérer le capital engagé. Le premier et le plus incontestable produit du réseau algérien, la sécurité augmentée, l'accroissement de la fortune publique, ne peut guère se chiffrer; il n'est pas moins certain qu'on ne saurait le négliger sans injustice. Mais si l'Etat peut faire des sacrifices qui ne se traduisent pas immédiatement par des bénéfices correspondants, il n'en est pas de même des compagnies privées. L'Etat pourra consentir des abaissements de tarifs considérables sur certaines marchandises; dans un pays où il faut favoriser, par *tous les moyens*, l'installation de nouveaux colons, il pourra transporter à bas prix les matériaux de construction, par exemple, avec la certitude de récupérer ses avances par l'accroissement des revenus publics qui sera la conséquence de la mise en valeur du sol. Mais ce sont là des considérations auxquelles une compagnie qui ne doit se préoccuper que des sommes qui entrent *effectivement* dans ses caisses, restera nécessairement étrangère ».

Il ne faut donc pas s'étonner si la Compagnie de l'Est-Algérien a refusé de faire sur son réseau des abaissements de tarifs qui lui étaient demandés par le Gouverneur, M. Jonnart, si elle a refusé de faire les travaux complémentaires qui n'étaient pas expressément prévus dans ses contrats, s'il a fallu lui arracher de haute lutte les améliorations qu'elle a réalisées dans la marche de ses trains.

Pour avoir suivi une conduite différente en ce qui concerne les abaissements de tarifs — puisque, sur ce point, elle s'est prêtée de bonne grâce à l'exécution du programme d'unification de M. Jonnart — la Compagnie Bône-Guelma se trouve comme l'avait été la Compagnie de l'Est-Algérien, acculée au rachat, ses ressources ne lui permettant pas de supporter les dépenses de premier établissement (réfection des voies, acquisition du matériel roulant, etc...), que lui impose le développement du trafic. « Elle est donc exposée à se trouver, dans un avenir très proche, sans moyens de faire face à ses dépenses (1) » En y regardant d'un peu près, il n'est pas jusqu'aux Compagnies P.-L.-M. et de l'Ouest-Algérien, qui ne demandent la révision de leurs conventions. On avait eu l'outrecuidante prétention de régler pour 99 ans, dans une colonie en voie de formation, le régime des chemins de fer et il se trouve que moins de 40 ans après, ce régime craque de toutes parts!

Quoiqu'il en soit, le système du forfait d'exploitation paraît définitivement condamné et l'Algérie ne se trouvera bientôt plus en présence que du système de l'exploitation à dépenses réelles pures et simples ou limitées par un maximum révisable d'un côté, et de l'autre, une exploitation faite en régie pour le compte de l'Algérie, par une Administration de chemins de fer d'Etat.

Mais soit que l'on pose la question comme l'avaient posée les créateurs de nos premiers chemins de fer, soit que l'on ne s'en rapporte qu'aux leçons de l'expérience, on arrive toujours à cette conclusion qu'il eût probablement mieux valu s'en tenir

(1) Note de la compagnie, 15 mars 1909.

au régime de l'exploitation directe que de recourir à l'expédient financier de l'exploitation par des compagnies. On aurait ainsi évité de faire peser sur les budgets de l'avenir, les charges que des conventions onéreuses (1) leur imposent, on aurait épargné à l'Algérie, les vingt années de controverses et de luttes passées à disputer pied à pied aux compagnies à qui la puissance publique a abdiqué tous droits, les concessions qu'elles ont consenties.

On aurait surtout évité de faire un marché de dupe : On ne peut pas, en effet, qualifier autrement toute convention faite par l'Etat avec une compagnie pour la construction et l'exploitation d'un réseau qui ne doit pas couvrir ses frais. L'expérience de l'Algérie montre que, dans ce cas, toutes les chances sont pour la compagnie, tous les risques pour l'Etat, car il arrive toujours un moment où le concessionnaire — qui ne trouve pas dans les produits nets du réseau concédé, les ressources nécessaires pour suivre le développement du trafic — se retourne vers l'Etat pour réclamer de nouveaux avantages. L'Etat n'a d'autre alternative que de s'exécuter ou de racheter la concession.

S'il opte pour le rachat, il prend à sa charge l'exécution des obligations qui incombaient à la compagnie et que la compagnie n'a pas remplies. De plus, le rachat donne au conces-

---

(1) C'est ainsi, par exemple, que le poids de la convention passée avec l'Est-Algérien pèsera sur le pays jusqu'en 1978. Cette convention est, de plus, si bien rédigée que la compagnie peut soutenir devant le Conseil d'Etat, sans soulever la réprobation générale, qu'on lui doit, outre la garantie d'intérêt stipulée pour ses actionnaires et obligataires, ce qui est indiscutable : 1° le matériel roulant, qui a déjà été payé une fois, puisque le prix en est compris dans l'annuité de rachat; 2° la redevance qu'elle payait à la Compagnie P.-L.-M. lorsqu'elle exploitait ses lignes, pour l'usage du tronc commun d'Alger à Maison-Carrée; 3° l'économie qu'elle faisait sur ses barêmes en exploitant le moins possible ses lignes. Toutes ces créances, si les prétentions de l'Est-Algérien étaient admises, l'Etat devrait les payer à la compagnie sans tenir compte des avances de garantie que cette dernière a reçues, sans qu'il puisse établir *aucune* compensation avec la dette de *trois cent millions* contractée par la compagnie et que cette dernière déclare purement et simplement irrécouvrable !

sionnaire des avantages considérables : les titres de la compagnie sont transformés, du jour au lendemain, en rente sur l'Etat inconvertible; désormais affranchi de tous risques, le concessionnaire peut assister d'un œil indifférent aux pires catastrophes, les trains peuvent dérailler, les voies peuvent être emportées, le revenu garanti ne subira, quoi qu'il arrive, aucune réduction.

On pourrait, dira-t-on, mettre la compagnie en demeure d'exécuter purement et simplement son contrat. C'est ce que prescrit, avec toute la netteté, la précision désirables, une circulaire ministérielle du 22 juillet 1851 : « Les marchés de travaux publics — et les concessions de chemins de fer rentrent sans conteste dans cette catégorie — sont des contrats aléatoires; il est du devoir de l'Administration de ne se prêter à aucune dérogation qui serait préjudiciable aux intérêts de l'Etat. Si un entrepreneur réalise des bénéfices exagérés, l'Administration n'a pas et ne peut pas avoir le droit d'exiger la révision des prix et de diminuer le gain qui a été fait sur elle; si, au contraire, l'entrepreneur essuie des pertes, il ne peut pas exiger que l'Administration vienne à son aide, autrement les conditions de publicité et de concurrence seraient tout à fait illusoires, les marchés ne seraient plus sérieux, les chances ne seraient plus égales entre les parties et, en définitive, l'*Etat, qui ne profiterait jamais des spéculations heureuses supporterait presque toujours les conséquences des mauvaises* ».

Mais nous ne surprendrons personne en disant qu'il est plus facile d'exposer les vrais principes que de les appliquer : nul ne s'avise donc de rappeler les compagnies au respect des conventions, car l'Administration sait d'avance que si elle portait la question sur ce terrain, ce n'est pas elle qui aurait le dernier mot. D'ailleurs la compagnie opposera la force d'inertie; le service public dont l'Etat a eu la faiblesse de se décharger sur elle, restera en souffrance; les populations desservies — mal desservies — mèneront grand bruit et l'Etat, qui ne dispose, en dehors de la déchéance, que de moyens de coercition illusoires, s'apercevra bien vite que la lutte est trop inégale.

Le rachat et l'exploitation directe des lignes déficitaires reste donc la seule solution pratique de ces difficultés.

Il nous sera d'ailleurs facile de montrer par les résultats obtenus depuis 1901 jusqu'à 1912 sur le réseau oranais de l'Etat, et de 1908 à 1912 sur le réseau racheté à la Compagnie de l'Est-Algérien, que l'exploitation en régie peut soutenir la comparaison, non seulement avec les administrations qui l'ont précédée, mais encore avec les deux Compagnies de la Méditerranée et de l'Ouest-Algérien.

Nous avons déjà exposé, dans les chapitres qui précèdent, les améliorations considérables introduites par l'Administration des chemins de fer de l'Etat, dans la gestion des réseaux des anciennes Compagnies Franco-Algérienne et de l'Est-Algérien. Elle s'est attachée particulièrement à faire disparaître, autant que possible, les anomalies qui existaient dans la situation du personnel et de lui assurer les garanties qui lui manquaient. Elle a tenu, en outre, à rendre plus étroite la collaboration des agents et des ouvriers avec la direction, en permettant au personnel, par sa représentation dans les commissions, dans le Conseil d'enquête, et auprès du Directeur, de suivre la gestion de l'œuvre commune.

Tous les services de l'exploitation ont été sensiblement améliorés. La vitesse commerciale des trains a été notablement augmentée. Le matériel servant au transport des voyageurs dans les trains de grands parcours, a été remplacé, par un matériel neuf du type le plus récent.

L'effectif du matériel roulant pour le transport des marchandises était si insuffisant que dès 1907, c'est-à-dire avant le rachat de l'Est-Algérien, le Gouvernement général de l'Algérie s'était déjà préoccupé de passer avec l'industrie nationale des marchés pour l'acquisition de 10 locomotives et de 100 wagons tombereaux de 40 tonnes (1).

(1) Il n'est pas sans intérêt de faire remarquer que l'Algérie est propriétaire du matériel roulant et des objets mobiliers des réseaux de l'Etat, tandis que les C[ies] de la Méditerranée, de l'Ouest-Algérien et de Bône-Guelma sont propriétaires de leur matériel roulant et de leurs objets mobi-

Depuis, 22 nouvelles locomotives, 30 voitures pour voyageurs, et 400 wagons sont venus augmenter le matériel racheté à l'Est-Algérien.

Pour réaliser les améliorations qu'elle désirait apporter au service des trains de voyageurs et de marchandises, accélérer les vitesses, augmenter la charge des trains, l'Administration des chemins de fer de l'Etat a été obligée de substituer entre Maison-Carrée et Ménerville et entre Sétif et Constantine des rails de 42 kil. 130, posés sur des traverses métalliques aux rails de 25 kil. 500 posés sur des traverses en bois. Sur d'autres sections, le renforcement des voies s'est fait par l'augmentation du nombre des traverses.

En résumé, l'œuvre accomplie par l'Administration des chemins de fer de l'Etat, en Algérie, a été une œuvre d'amélioration générale. Un progrès considérable a été réalisé, et l'on peut, sans craindre de se tromper, affirmer que l'exemple donné par les chemins de fer de l'Etat n'a pas été sans influence sur les progrès accomplis au cours de ces dernières années dans les chemins de fer exploités en Algérie par les compagnies.

Voyons maintenant quels ont été, au point de vue financier, les résultats de la gestion des lignes rachetées.

Les tableaux que nous avons donnés, pages 233, 234 et 237 résument sur ce point toutes les indications utiles; on y verra que non seulement les charges kilométriques qu'imposent au budget les réseaux oranais et Est-Algérien de l'Etat n'ont pas augmenté mais qu'elles ont même diminué. De 3.583 francs par kilomètre (1), moyenne des cinq années de 1896 à 1900 pendant lesquelles le réseau Oranais de l'Etat a été exploité par la Compagnie Franco-Algérienne, la charge incom-

liers. Ce matériel et ces objets ne feront pas retour gratuitement à l'Etat — bien qu'ils aient été payés par lui — soit en cas de rachat, soit en cas d'expiration normale des concessions. Ils devront être payés une seconde fois aux compagnies.

(1) Y compris le solde de la garantie qui n'a été payé qu'en 1903.

bant au budget est tombée dans la période quinquennale de 1907 à 1911 à 977 francs, tout en tenant compte de l'intérêt au taux fictif de 4 % des sommes dépensées depuis le rachat pour les travaux complémentaires.

Sur le réseau de l'Est-Algérien, la charge kilométrique incombant au budget de l'Algérie était encore en 1907 — dernière année de l'exploitation par la compagnie, — de 7.051 francs. En 1911, elle descendait à 6.100 francs malgré les augmentations de dépenses résultant de toutes les améliorations faites et les diminutions de recettes qui ont été la conséquence des réductions de tarifs.

Nous ne dissimulons pas, néanmoins, que quels que soient les résultats obtenus, un danger très sérieux ne menace l'exploitation par l'Etat : il est à craindre que l'esprit de fiscalité n'altère le véritable caractère de cette exploitation et que les assemblées délibérantes ne se préoccupent avant tout, non d'assurer le meilleur service de chemins de fer, mais d'obtenir, avec le minimum de dépenses, le maximum de produit net à verser aux recettes du budget. C'est d'ailleurs sur cette préoccupation que comptent les adversaires de l'exploitation directe lorsqu'ils refusent avec obstination à l'Administration algérienne des Chemins de fer de l'Etat l'autorisation d'émettre des emprunts alors que cette autorisation est libéralement accordée aux compagnies métropolitaines même lorsque, comme la Compagnie du Midi, elles recourent à la garantie d'intérêts et que la charge des emprunts qu'elles réalisent dans ces conditions doive incomber au budget de l'Etat (1).

---

(1) Le montant des emprunts réalisés par la Compagnie du Midi pour travaux complémentaires s'est élevé, de 1900 à 1911, à 48.170.000 fr. L'article 70 de la loi de finances pour 1913 donne au Ministre des Travaux publics la faculté d'autoriser l'affectation d'une somme de 125 millions aux travaux complémentaires des réseaux du Nord, de l'Est, de la Méditerranée, de l'Orléans et du Midi. Dans ce total la Compagnie du Midi figure pour 12 millions. (Rapport sur le budget des Conventions pour 1913).

CONCLUSION

Nous voici arrivés au terme de la tâche que nous nous étions imposée. Nous n'avons certainement pas épuisé le sujet que nous avons choisi. Mais nous avons l'espoir de n'avoir rien oublié d'essentiel.

Nous avons montré ce qu'étaient ces conventions algériennes sur lesquelles s'est si souvent exercée la verve critique des hommes politiques. Du moins nous avons pu constater que les hommes qui ont arraché ces conventions à la complaisance des uns, à la faiblesse ou à l'ignorance des autres, ont souvent mieux valu que les institutions et n'ont pas sacrifié l'intérêt public autant qu'on aurait pu le craindre.

Si l'homme politique est fondé à faire quelques réserves au sujet de la loi de 1900 qui a doté l'Algérie de l'autonomie financière, l'économiste ne peut qu'admirer les progrès réalisés grâce aux mesures de décentralisation prises depuis cette époque, grâce surtout à la loi du 23 juillet 1904, qui a remis à l'Algérie la gestion de ses voies ferrées.

Mais si l'œuvre que la République a accomplie en Algérie mérite toute notre gratitude, malgré les erreurs que nous avons relevées en matière de chemins de fer, l'impartiale histoire ne saurait oublier les grands Gouverneurs, les Randon, les Pélissier, qui, sous l'Empire, luttèrent contre l'indifférence du pouvoir central pour lui arracher nos premiers chemins de fer, comme devaient le faire, plus tard, ceux de leurs successeurs qui entreprirent la tâche difficile de réformer et de compléter notre réseau de voies ferrées.

Malgré leurs défauts, les conventions algériennes — et plus tard les conventions tunisiennes — ont doté l'Afrique du Nord d'une ligne de 1.760 kilomètres, qui relie la frontière du Maroc

au golfe de Gabès et qui formera un jour dans cette France Méditerranéenne, entrevue par Prévost-Paradol (1), une grande ligne internationale allant de Tanger à Alexandrie.

Les administrations algériennes de chemins de fer, actuellement au nombre de quatre, exploitent 3.315 kilomètres de lignes, dont 1.969 à voie normale et 1.346 kilomètres à voie étroite (2).

Pour deux compagnies — P.-L.-M. et Ouest-Algérien — le

---

(1) Nous ne pouvons mieux faire que de reproduire ici la page admirable où Prévost-Paradol a tracé à grands traits le rôle que l'Algérie est appelée à jouer dans la *France Nouvelle* :

« Toute chance nous est-elle enlevée de multiplier rapidement le nombre des Français, et de nous maintenir en quantité respectable sur la terre ?

« Nous avons encore cette chance suprême, et cette chance s'appelle d'un nom qui devrait être plus populaire en France, l'Algérie. Cette terre est féconde... Elle est assez près de nous pour que le Français qui n'aime pas à perdre de vue son clocher, ne s'y regarde pas comme exilé... Les deux contrées qui la bornent n'imposent aucune limite efficace à notre action le jour où il nous paraîtra nécessaire de nous étendre. Puisse-t-il venir bientôt, ce jour où nos concitoyens, à l'étroit dans notre France africaine, déborderont sur le Maroc et sur la Tunisie et fonderont enfin cet empire méditerranéen qui ne sera pas seulement une satisfaction pour notre orgueil, mais qui sera certainement, dans l'état futur du monde, la dernière ressource de notre grandeur !...

« Car il n'y a que deux façons de concevoir la destinée future de la France : ou bien nous resterons ce que nous sommes, nous consumant sur place dans une agitation intermittente et impuissante, au milieu de la rapide transformation de tout ce qui nous entoure et nous tomberons dans une honteuse insignifiance sur ce globe occupé par la postérité de nos anciens rivaux, parlant leur langue, dominé par leurs usages et rempli de leurs affaires, soit qu'ils vivent unis pour exploiter en commun le reste de la race humaine, soit qu'ils se jalousent et se combattent au-dessus de nos têtes ; ou bien de quatre-vingt à cent millions de Français, fortement établis sur les deux rives de la Méditerranée, au cœur de l'ancien continent, maintiendront, à travers le temps, le nom, la langue et la légitime considération de la France. Qu'on en soit pourtant bien persuadé : ce n'est pas à un moindre prix ni avec de moindres forces qu'on pourra être compté pour quelque chose et suffisamment respecté dans ce monde nouveau, que nous ne verrons pas, mais qui s'approche assez pour projeter déjà sur nous son ombre et dans lequel vivront nos petits-fils.

(2) Y compris la ligne de Berouaghia à Boghari, construite par l'Etat et exploitée, comme la ligne de Blida à Berouaghia dont elle est le prolongement, par la Compagnie de l'Ouest-Algérien.

régime conventionnel actuel ne paraît pas avoir donné lieu jusqu'ici à des difficultés sérieuses; le rachat des réseaux de la compagnie Franco-Algérienne et de l'Est-Algérien a fait disparaître tous les inconvénients qui naissaient du régime forfaitaire de ces réseaux. Quant à la Compagnie Bône-Guelma, le rachat de ses lignes algériennes a été voté par les Délégations financières, et quoi qu'il arrive il ne paraît plus possible de maintenir des contrats qui ont donné lieu aux critiques que l'on connaît.

Il aura donc fallu plus de 20 années pour que le régime des chemins de fer algériens, condamné dès 1890 par la Chambre des députés, disparaisse pour faire place à un régime plus rationnel d'exploitation.

Sans doute, le nombre des réseaux n'a pas diminué, mais les inconvénients de la multiplicité des concessions ont été considérablement atténués grâce à l'unification des tarifs obtenue par la persévérante ténacité de M. Jonnart.

Sauf dans les cas, assez peu nombreux d'ailleurs, où il a fallu conserver certains tarifs propres à chaque compagnie, **les choses se passent à l'égard du public comme s'il n'y avait qu'une seule compagnie.**

Nous avons vu les résultats de ces réformes. Pendant que les populations desservies bénéficiaient de dégrèvements de taxes qui dépassent 2.000.000 de francs, les recettes de chemins de fer algériens passaient de 28.421.000 en 1900 à 52.057.000 en 1911 et la recette kilométrique de 9.820 fr. en 1900 à 15.948 fr. en 1911, malgré l'ouverture à l'exploitation, au cours de cette période, de lignes peu productives.

Le service des voyageurs était sensiblement amélioré : de 1900 à 1912 le nombre des kilomètres de trains de voyageurs ou mixtes desservant l'ensemble des réseaux algériens a été considérablement augmenté.

La garantie d'intérêt, y compris les charges des travaux complémentaires exécutés aux frais du budget sur les réseaux rachetés, descendait de 19.138.000 francs en 1900 à 9.471.082 francs en 1911.

Le personnel des réseaux de chemin de fer dont la compagnie Franco-Algérienne ne s'était guère préoccupée, que la compagnie de l'Est-Algérien traitait, il faut le reconnaître, avec un peu plus de bienveillance, a vu sa situation sensiblement améliorée du jour où l'administration des chemins de fer de l'Etat, s'inspirant des sentiments démocratiques qui avaient prévalu sur son réseau métropolitain, a étendu aux deux réseaux exploités par elle en Algérie le bénéfice des mesures prises en faveur de ce personnel dans la Métropole.

Cet exemple a été suivi par les Compagnies Bône-Guelma et de l'Ouest-Algérien ; quant à la Compagnie P.-L.-M., elle a eu l'heureuse fortune de ne pas être obligée d'attendre du bon plaisir ministériel l'autorisation d'appliquer en Algérie la loi du 21 juillet 1909.

Le rapprochement s'impose entre l'augmentation croissante des recettes des chemins de fer algériens et le magnifique essor qu'ont pris en Algérie, depuis 1900, l'agriculture, le commerce et l'industrie et dont témoigne d'une façon saisissante la progression constante du chiffre des importations et des exportations : Le commerce total de l'Algérie qui n'était en 1890 que de 508.991.000 francs, atteignait en 1900, 535.118.000 francs ; en 1912, il dépasse 1.170.000.000 fr. (1).

(1) Le tableau ci-après où nous résumons l'exportation des principaux produits de l'Algérie de 1901 à 1912, montre que ces résultats ne sont pas le fait de circonstances extraordinaires, mais la conséquence d'une progression continue dans le développement économique de la Colonie.

ANNÉES	CÉRÉALES	VINS	FRUITS et Primeurs	MINERAIS fer, zinc, plomb	PHOSPHATES
	Quintaux	Hectolitres	Quintaux	Tonnes	Tonnes
1902	1.344.882	2.210.929	347.897	276.650	128.396
1903	1.817.394	4.925.593	401 442	589.057	308.411
1904	1.748.733	5.549.293	301.299	553.517	334.808
1905	1.118.251	5.041.658	331.044	650.986	348.076
1906	2.203.302	5.617.539	377.476	844.900	323.345
1907	3.851.916	6.214.193	378 582	1.028.120	344.575
1908	2.024.993	6.590.903	455.616	942.401	365.542
1909	2 527.672	6.253.824	507.352	942.244	333.440
1910	3.668.838	7.140.067	698.828	1.138.179	317.334
1911	4.363.006	7.350.072	900.890	1 115.447	335.059
1912	2.718.134	7.521.446	1.044.821	1.334.666	373.881

Certes, il serait excessif d'attribuer à la seule réforme du régime des chemins de fer l'extraordinaire poussée qui s'est manifestée en Algérie dans toutes les branches de l'activité coloniale. Maïs croit-on qu'on puisse sérieusement soutenir qu'il soit indifférent aux producteurs de céréales des Hauts-Plateaux constantinois de payer, comme autrefois, pour le transport de leurs produits sur les marchés de la Métropole une taxe égale à celle que payaient leurs concurrents, pour un même transport, de Bombay à Marseille ou de Chicago à Bordeaux (1)?

Si donc, les abaissements de tarifs de chemins de fer, les facilités nouvelles données pour la circulation des personnes et des choses, n'ont pas été les seuls facteurs de la prospérité croissante de l'Algérie, on ne saurait contester qu'ils y ont singulièrement contribué.

On peut répéter sans crainte de se tromper qu'une ère nouvelle a commencé pour l'Algérie avec le siècle où nous sommes et nous pourrions dire, à ce propos, avec le poète latin : « Novus rerum nascitur ordo ! »

Traitée par la Métropole comme une grande personne ayant la responsabilité de ses actes, elle peut désormais, sous le contrôle bienveillant de la Mère-Patrie, consacrer ses ressources au développement de son outillage économique, construire de nouveaux chemins de fer en évitant les fautes précédemment commises, agrandir et améliorer ses ports et se mettre en situation d'accomplir les destinées qu'ont rêvées pour elle ceux que préoccupa l'avenir de la France.

---

(1) La moyenne du prix du frêt pendant la période de 1896 à 1904, de Chicago à Bordeaux, a été de 68 francs la tonne. (Delorme : *Le Commerce Algérien*, p. 175).

BIBLIOGRAPHIE

AYNARD (R.), ancien Directeur du Cabinet du Gouverneur de l'Algérie (M. Jonnart). — *L'Œuvre française en Algérie.* Paris, Hachette, 1912.

BURDEAU. — Rapport sur le budget de l'Algérie pour l'exercice 1891.

BAUDIN. — Rapport sur le projet de loi déterminant les participations de l'Etat et de l'Algérie dans la charge annuelle des Chemins de fer, 1904.

Chemins de fer de l'Etat (Algérie). — Comptes d'administration.

COLSON, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Conseiller d'Etat, ancien Directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux Publics, La garantie d'intérêts. — *Annales des Ponts et Chaussées*, 1888.
Transports et tarifs. — Paris, Lucien Laveur, éd. 1908.

Conseil Supérieur de l'Algérie et Délégations Financières. — Comptes rendus.

Compagnies Algériennes de Chemins de fer. — Rapports annuels aux Assemblées générales d'actionnaires.

HAMEL (Louis), ancien sous-chef de bureau au Gouvernement général de l'Algérie. — Les Chemins de fer Algériens. Etude historique sur la constitution du réseau. — Alger, Jourdan, éd. 1885.

JONNART, Député du Pas-de-Calais, ancien Gouverneur général de l'Algérie. — Rapport sur le budget de l'Algérie pour l'exercice 1892.

PELLETAN (C.), Député. — Rapport sur les avances de garantie de l'exercice 1891.

PICARD, Vice-Président du Conseil d'Etat. — Traité des Chemins de fer. — Paris, Rothschild, 1887.

SOLLIERS (F. de), ancien Député, ancien professeur à l'Ecole de droit d'Alger. — La question des Chemins de fer dans la nouvelle organisation de l'Algérie. — Alger, Fontana, 1901.

Statistiques des Chemins de fer français. — Publiées annuellement par le Ministère des Travaux Publics.

Statistiques générales de l'Algérie. — Publiées annuellement par le Gouvernement de l'Algérie.


CARTE
du réseau des Chemins de Fer
d'intérêt général de
L'ALGÉRIE
Échelle 1:3000.000
MER MÉDITERRANÉE
ALGÉRIE
TERRITOIRES DU SUD
MAROC
TUNISIE
ALGER
ORAN
CONSTANTINE
TUNIS
Bizerte
Bône
Philippeville
Bougie
Sétif
Batna
Biskra
Tlemcen
S.t Bel Abbès
Mascara
Mostaganem
Orléansville
Miliana
Médéa
Blida
Tizi-Ouzou
Guelma
Souk Ahras
Tebessa
Kairouan
Sousse
Sfax
Gabès
Gafsa
Laghouat
Ghardaïa
Touggourt
Aflou
Géryville
Aïn Sefra
Djelfa
Bou Saâda
Chott el Hodna
Chott Melrir
Chott Djerid
Chott el Gharbi
Chott Tigri
MONTS DU HODNA
MONTS DES OULAD NAÏL
MONTS DE TEBESSA
DJEBEL AMOUR
MONTS DES KSOUR
SOUF
ZIBAN
M Z A B
DJERID
I. Djerba
G. de Gabès
G de Hammamet
G de Tunis
I. Kerkennah
I. de la Galite
LÉGENDE
Ouest Algérien
Réseau Oranais et Réseau Est Algérien de l'État
Réseau de la C.ie de la Méditerranée
Réseau Algérien de la C.ie Bône-Guelma
Bône Aïn-Mokra
Lignes en construction
N. Calleja
IMP. A. JOURDAN, ALGER

Le Président du Jury,

C. Perreau.

Vu :

Le Doyen de la Faculté de Droit de Paris,

P. Cauwès.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur, de l'Académie de Paris,

L. Liard.

TABLE DES MATIÈRES

DEUXIÈME PARTIE

La Réforme du Régime des Chemins de fer algériens

TROISIÈME PARTIE

Les Résultats de l'Exploitation des Chemins de fer algériens

Carte du Réseau des Chemins de fer algériens

ALGER — TYPOGRAPHIE ADOLPHE JOURDAN — ALGER

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

HE
3429
A6B4

Bernard, Maurice Antoine
Les chemins de fer
algeriens


UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 10 22 04 12 025 6